

Schiffs-Ingenieur *Journal*



Mitteilungen für die Mitglieder des Vereins der Schiffs-Ingenieure zu Hamburg e.V.,
des Vereins der Schiffsingenieure zu Rostock e.V., der „Wieland“ – Vereinigung der Schiffsingenieure Bremerhaven e.V.
und des Vereins der Schiffsingenieure in Bremen e.V.



„Helgoland Ahoi“ – Neues Fahrgefühl mit gehobener Qualität

Siehe Seite 17

Verein der Schiffingenieure zu Hamburg e.V. (VSIH)



angeschlossen der Vereinigung
Deutscher Schiffingenieure
(VDSI) und der Hamburger
Gesellschaft zur Förderung
des Schiffingenieurwesens
(HGFS)

Gurlittstraße 32 · 20099 Hamburg

Telefon (040) 2 80 38 83

Fax (040) 2 80 35 65

E-Mail: vsih-vdsi@t-online.de

Internet: www.schiffingenieure.de

Feste Büro-Sprechzeiten:

montags und mittwochs von 9.30 bis 13 Uhr

Voranmeldung erwünscht

Konto:

Hamburger Sparkasse:

IBAN: DE58200505501280112838

BIC: HASPDEHHXXX

Schiffs-Ingenieur Journal – Mitteilungen für die Mitglieder der Vereine.

Herausgeber der Verein der Schiffingenieure zu Hamburg e.V., vertreten durch den **Vorstand:** Dipl.-Ing. Jürgen Witte, Dipl.-Ing. Joachim Bruhn und Dipl.-Ing. Klaus Kowalsky. **Chefredakteur:** Dipl.-Ing. Joachim Ortlepp.

Verantwortlicher Redakteur für den Teil Rostock:

Dipl.-Ing. R. Griffel,

für den Teil Bremerhaven: Dipl.-Ing. U. Grüber

für den Teil Bremen: Dipl.-Ing. Heinz-Hermann Große

Anzeigenteil:

Die Geschäftsleitung. Telefon (040) 2 80 38 83.

Inserate gemäß gültiger Preisliste, die auf Anforderung übersandt wird.

Druck: Merkur Druck GmbH,

22844 Norderstedt, Oststraße 49.

Satz und Layout: Satztechnik Günther Köhler,

22848 Norderstedt, Scharpenmoor 38.

Der Bezugspreis des Schiffs-Ingenieur Journals ist im Mitgliedsbeitrag inbegriffen.

Einzelpreis: 4,50 Euro, Jahresabonnement: 22,50 Euro.

Nachdruck in allen Teilen auch auszugsweise ohne Genehmigung der Schriftleitung und ohne Quellenangabe nicht gestattet. Gerichtsstand: Hamburg. ISSN

Der Vorstand gratuliert herzlich folgenden Kollegen zum Geburtstag

60 Jahre:

Dieter	von Holten	am 20. 5.
Bernd	Holst	am 29. 6.
Horst	Becker	am 22. 4.

70 Jahre:

Joachim	Zippel	am 15. 5.
Hanno	Lucklum	am 29. 5.
Helmuth	Zieger	am 20. 6.
Ernst-August	Block	am 27. 6.

75 Jahre:

Dieter	Timm	am 1. 6.
Helmuth	Hintz	am 10. 6.

80 Jahre:

Willi	Bieger	am 29. 5.
-------	--------	-----------

81 Jahre:

Karl-Heinz	Burmester	am 8. 5.
------------	-----------	----------

82 Jahre:

Erhard	Kops	am 8. 5.
Friedrich	Bliefert	am 11. 6.
Jürgen	Norden	am 25. 6.

83 Jahre:

Hans-Jürgen	Wagner	am 25. 5.
Bernhard	Müller-Schwenn	am 30. 5.

84 Jahre:

Bernhard	Kuball	am 10. 6.
Georg	Buck	am 13. 6.

85 Jahre:

Gernoth	Geisler	am 10. 6.
Fouad	Hamdy	am 19. 6.

86 Jahre:

Detlef	Sager	am 22. 6.
--------	-------	-----------

87 Jahre:

Hans	Semmelhack	am 5. 5.
Ulrich	Harder	am 12. 5.

88 Jahre:

Rolf	Schwirner	am 12. 5.
Gerd	Laske	am 23. 5.

90 Jahre:

Werner	Gebert	am 17. 6.
--------	--------	-----------

97 Jahre:

Werner	Alicke	am 1. 6.
--------	--------	----------

*Wir wünschen allen Mitgliedern
weiterhin alles Gute und noch viel Freude
in unserer Gemeinschaft.*

Leider erreichte uns jetzt die Nachricht, dass unser langjähriges Mitglied

Dipl.-Ing.

Peter Wegener

im Alter von 77 Jahren,
nach 43-jähriger Mitgliedschaft
im VSIH, seine letzte große Reise
angetreten hat.

Wir werden Herrn Wegener
in Ehren gedenken.

Der Vorstand

Erst jetzt bekamen wir die Information, dass unser Mitglied

Dipl.-Ing.

Ulrich Harder

im Alter von 86 Jahren
nach 61-jähriger Mitgliedschaft im VSIH,
am 6. Juli 2017, verstorben ist.

Herr Harder wohnte in Ingolstadt,
wo er vor seiner Pensionierung
bei der ESSO beschäftigt war.

Wir werden Herrn Harder
in Ehren gedenken.

Der Vorstand

Hilferuf aus dem Museumshafen

Nachdem wir im Schiffs-Ingenieur Journal 375, März/April 2018, auf Seite 22, die positive Nachricht: „Traditionsschiffer können Aufatmen“ veröffentlicht hatten, erhielten wir einen Hilferuf aus dem Museumshafen Oevelgönne.

Herr Dierk Bauer, Obmann im Museumshafen, meldete sich telefonisch und teilte uns seine Sorgen mit:

Auf allen Museumschiffen werden händiger-
erfahrene Ingenieure, Maschinisten und
andere Techniker gesucht.

Herr Bauer berichtete von dem Dampfschlepper „TIGER“, für den er der Ansprechpartner ist.

Der Dampfschlepper „TIGER“ ist mit einer kleinen Dampfmaschine aus dem Jahre 1910 ausgerüstet und wird noch mit Kohle befeuert.

Informationen kann man sich über die Homepage www.dampfschlepper-tiger.de herunterladen.

Der Verein unterhält noch drei weitere Dampfschiffe, die alle interessant sind. Kohlebefeuert sind noch die „Otto Laufer“ und „Mathilda“, während die „Claus D“ Ende der fünfziger Jahre bereits auf Öl umgestellt worden ist.

Hilfsbereite Interessenten können sich für eine Besichtigung direkt mit Herrn Bauer unter Tel.: 0157 751 860 90 oder per Email: bauer-dierk@t-online.de in Verbindung setzen. *J.O.*

Inhaltsverzeichnis

	Seite		Seite
Geburtstage	2	Innovative Kreuzfahrtschiffe	
Verstorbene Mitglieder	2	sorgen für volle Auftragsbücher	16
Hilferuf aus dem Museumshafen	2	„Helgoland Ahoi“ –	
Ehrung 2018 für langjährige Mitgliedschaft im Verein der Schiffingenieure zu Hamburg e.V.	3	Neues Fahrgefühl mit gehobener Qualität	17
Protokoll der Jahreshauptversammlung 2018	4	MAN Cryo liefert LNG-Bunkeranlage für Göteborg	18
Ich wollte Chief werden	8	Shell baut LNG-Bunker-Netzwerk aus Herz verkauft DNV GL-Anteile	18
STG-Fachauschusssitzung bei der Meyer Werft	10	Stena Line testet Batteriebetrieb	19
Geschäft mit Dieselmotoren aus Nürnberg aufgewertet	16	Bibby Marine bestellt neues Offshore-Serviceschiff	19
		ROSTOCK	20
		WIELAND	25
		BREMEN	28

Ehrung 2018 für langjährige Mitgliedschaft im Verein der Schiffs-Ingenieure zu Hamburg e.V.

Nachstehend aufgeführte Herren bzw. Firmen gehören in diesem Jahr 59 bzw. 60, 49 bzw. 50, 39 bzw. 40 Jahre, sowie 24 bzw. 25 Jahre unserer Gemeinschaft an.

Die genannten Herren bzw. Firmen sind in den Jahren 1958/59, 1968/69, 1978/79 bzw. 1993/94 unserem Verein beigetreten
Wir danken ihnen für ihre Treue und wünschen ihnen, dass sie noch lange in bester Gesundheit bei uns sein können.

Die Ehrung findet in diesem Jahr am 20. 9. 2018, 19.00 Uhr, wieder im Remter der Gaststätte „Parlament“,
ex „Ratsweinkeller“, im Hamburger Rathaus statt.

Eine Bitte hierzu: Sollten Sie 59/60, 49/50, 39/40 oder 24/25 Jahre dem Verein angehören, also in den oben aufgeführten Jahren beigetreten und in der nachfolgenden Aufstellung nicht aufgeführt sein, so melden Sie sich bitte umgehend im Vereinsbüro.

*Zur Verleihung der Ehrennadel und Überreichung der Ehrenurkunde ergeht
eine gesonderte Einladung.*

Soweit wir feststellen konnten, haben die nachstehenden Herren und Firmen eine Mitgliedschaft von:

24 Jahre: (12 Mitglieder)

Böhm	Wolfgang
Buck	Sven
Höft	Volker
Huehn	Werner A. K.
Kops	Erhard
Obst	Christian
Seeger	Simone
Sibilis	Gerd
Slotta	Frank
Schröder	Frank
Tacke	Olaf
Witt	Frank

25 Jahre: (3 Mitglieder)

Radke	Torsten
Schütt	Carl-Ingo
Schulte	Horst

39 Jahre: (7 Mitglieder)

Bieger	Willi
Grigoleit	Dirk
Haid	Hanns-Peter
Holst	Wilhelm
Holten	Dieter von
Oellrich	Gerhard
Suck	Michael

40 Jahre: (12 Mitglieder)

Bokelmann	Wolfgang, H. P.
Fechner	Henning
Giese	Hans-Peter
Hector	Bernd
Jüngling	Matthias
Laskowski	Dieter
Lensch	Dieter
Lewitz	Jörn
Puls	Wolfgang
Rehme	Ulrich
Vierl	Reiner
Wiedenroth	Karl-Otto

49 Jahre: (8 Mitglieder)

Bresemann	Gerd
Deyle	Rainer
Fischer	Jürgen
Goern	Peter
Grell-v. Liliencron,	Bernhard
Heer	Wolfgang, P.
Kinze	Dieter
Strohsal	Rolf

50 Jahre: (9 Mitglieder)

Ehlers	Peter
Jung	Klaus
Malzahn	Hans-Jürgen
Mann	Fred-Armin

Mevius	Martin
Oppermann	Gunter
Riedel	Siegfried
Thater	Günter
Alfa-Laval Mid Europe GmbH	

59 Jahre: (8 Mitglieder)

Beling	Eduard
Bliefert	Friedrich
Kuball	Bernhard
Kuhn	Horst
Meywerk	Dirich
Schöpp	Ronald
Wrage	Gerhard
MAN Diesel SE	

60 Jahre: (5 Mitglieder)

Commentz	Jürgen
Herzog	Jürgen
Müller	Wilfried
Deutsche Calpam GmbH	
ZOLLERN BHW Gleitlager GmbH & Co.	

64 Jahre: (1 Mitglied)

Laske	Gerd
-------	------

65 Jahre: (1 Mitglied)

Erfurt	Günther
--------	---------

GROMEX®

DichtungsHaus

Protokoll der Jahreshauptversammlung 2018 am Donnerstag, den 15. März 2018, von 18.20 – 19.20 Uhr

TOP. 1

Begrüßung durch den Vorsitzenden des Vorstandes Dipl. Ing. J. Witte.

Der Vorstandsvorsitzende, Herr Dipl.-Ing. Jürgen Witte, begrüßte die Anwesenden Teilnehmer. Er betonte, dass in dem „Schiffs-Ingenieur Journal“ Nr. 374 – Januar / Februar 2018 form- und fristgerecht auf die heutige Jahreshaupt-Versammlung hingewiesen und dazu eingeladen wurde. Die Beschlussfähigkeit der Mitgliederversammlung wurde festgestellt. Es wurde darauf hingewiesen, dass alle Vorstände ehrenamtlich tätig sind.

Anwesende Vorstandsmitglieder:

J. Witte, J. Bruhn, K. Kowalsky,
H. O. Diederichs, O. Facklam,
J. Labotzki, D. Lensch,
E. A. Neumann, T. Radtke
M. Skomrock.

Vom Ältestenrat:

F. H. Berg, J. Ortlepp, H. J. Wagner.

Anwesende Vereinsmitglieder:

F. Arp, E. Behling, K.-J. Kiemer
B. Grell von Liliencron, C. Kohrs
W. Schmidt, B. Schön, W. Wehling.

TOP. 2

Rechenschaftsbericht des Vorstandes

Tätigkeiten des Vorstandes, vorgetragen vom Schriftführer des VSIH, Herrn Dipl.-Ing. Klaus Kowalsky.

Bericht aus dem VA des VDSI vom Februar 2017 bis März 2018

Februar 2017:

Herr Sedlacek als neuer Vertreter des DNV in der VDSI stellt sich vor.

Mit Bedauern wurde beim VSIH zur Kenntnis genommen, dass es immer schwieriger wird, Referenten für das Vortragswesen einzuwerben. In Rostock wurde eine Diskussion zur Verbesserung der derzeitigen Situation geführt, als Ergebnis wurde beschlossen, Studenten in den Vorstand aufzunehmen.

Die VDSI ist seitdem nur noch von Dr. Rachow bei der BG Verkehr vertreten, 2 weitere TO's der Reederei NSB sind zwar ebenfalls als Mitglieder für die Selbstverwaltung benannt, sind jedoch nicht Mitglied in einem der VDSI angeschlossenen Vereine.

März 2017

In Bremen fand am 15. 3. 2017 die Jahreshauptversammlung statt. Der Vereinsvorstand wurde in seiner bisherigen Form bestätigt.

Die Hauptversammlung fand in Hamburg am 9. März 2017 statt. Im Vorstand ergaben sich keine Änderungen.

Auf der Jahreshauptversammlung am 30. März 2017 in Rostock wurden erstmals studentische Vertreter in den Vorstand gewählt. Ansonsten gibt es keine Änderungen im Vorstand.

April 2017:

Am 4. 4. 2017 fand die Maritime Konferenz in Hamburg statt. Den fünften Bericht der Bundesregierung über die Entwicklung und Zukunftsperspektiven der maritimen Wirtschaft in Deutschland wurde den Vereinen zugeleitet. Für die VDSI nahm Dr. Boy an der Veranstaltung teil.

Der geschäftsführende Vorstand wurde in Bremerhaven in seiner bisherigen Besetzung bestätigt. Zusätzlich gewählt wurden 2 Beisitzer, die insbesondere den engeren Kontakt zu den Studierenden herstellen sollen.

Am 11. April 2017 fand in Flensburg die Jahreshauptversammlung statt. Bei den Vorstandswahlen standen folgende Wahlen an: Geschäftsführer,

Vertreter Lehrende (Hochschule), Vertreter Studierende Hochschule und Fachschule und VDSI Vertreter. Bis auf die Vertreter der Studierenden wurden die bisherigen Vorstandsmitglieder bestätigt.

Mai 2017:

Herr Sedlacek teilt mit, dass der NV Stralsund seine Mitgliedschaft im DNV gekündigt hat. Dr. Boy berichtet, dass bei der letzten Mitgliederversammlung die nautischen Vereine der Ostsee ein Thesenpapier vorgetragen und bemängelt haben, dass Ihre Interessen vom Vorstand nur ungenügend berücksichtigt werden: Beim DNV laufen bereits die ersten Vorbereitungen zur 150-Jahr-Feier im nächsten Jahr.

Der Sprecher der VDSI berichtete von der Sitzung des Ständigen Fachausschusses am 2. März, in dem noch einmal kritisiert wurde, dass bei der Podiumsdiskussion des NV Hamburg am 21. Februar zum Thema „Welches Maritime Know How brauchen wir in Deutschland“ nur Nautiker vertreten waren.

Weiterhin forderte der AK Berufsbildung in einem Papier eine positivere Darstellung des durchaus benötigten seemännischen Berufes, um einem Einbruch bei der Berufsausbildung entgegen zu wirken. Der Sprecher berichtet, dass in Hamburg ein Maritimes Zentrum aufgebaut werden soll. Die Zielsetzung ist im Detail noch nicht bekannt. Rostock und Bremerhaven berichten ebenfalls von den Errichtungen spezieller Maritimer Zentren.

Der Sprecher der VDSI berichtete, dass er den Bundestagsabgeordneten Herrn Behrens auf der Maritimen Konferenz in Hamburg angesprochen hat und Herr Behrens bereit ist, mit der VDSI ein Gespräch bezüglich „Auswirkungen der Änderung der Schiffsbesetzungsverordnung und kritisches Monitoring“ zu führen.

Der Sprecher berichtete von der 10. Nationalen maritimen Konferenz, die unter dem Thema „Maritim: exzellent vernetzt – Chancen der Digitalisierung für die maritime Wirtschaft“ in Hamburg im Gebäude der HK Hamburg stattfand. Die Konferenz befasste sich vorzugsweise mit der Digitalisierung der maritimen Logistikkette und war für die VDSI weniger interessant, au-

Aus den Mitgliederkreisen

Über dass die Bundeskanzlerin die Reeder noch einmal aufforderte, wieder mehr deutsches Personal einzustellen. In der gemeinsamen Schlusserklärung zur Digitalisierung der maritimen Wirtschaft wird nur unwesentlich Bezug auf die Seefahrt und die Ausbildung genommen und u.a. ein Ausbau der digitalen Infrastruktur, die Einführung internationaler einheitlicher Standards, Stärkung der IT Sicherheit, die Anpassung rechtlicher Rahmenbedingungen und der Ausbau der Vernetzung der Akteure gefordert. Staatssekretär Ferlemann berichtet, dass bis zum Sommer eine Förderrichtlinie zum Thema „Müll im Meer“ erstellt werden soll.

Die neue UVV See bzw. heute UV See war erneut zur Anhörung bei den Ländern und lag danach beim Bundesministerium.

Bei der Berufsgenossenschaft fanden Sozialwahlen mit nur einer Liste (Friedenswahl) statt. Dr. Rachow wurde für Verdi auf der Liste geführt.

Dr. Rachow berichtet, sich an der Entwicklung eines IMO Model Course „Gas als Schiffsbrennstoff“ zu beteiligen.

September 2017:

Dr. Boy und Dr. Rachow teilen mit, dass sie auf die Nachfolge des Abge-

ordneten Behrens zwecks Kontakt-herstellung und Weiterführung der Gespräche warten.

Dr. Rachow teilt mit, dass er für den Vorstand, Präventionsausschuss der BG Verkehr kandidiert. Er berichtet davon, dass die UVV-See doch nicht wie bereits veröffentlicht in Kraft sei. Es fehle die EU Beteiligung und so ergäbe sich eine Verschiebung um ca. 1/4 Jahr bis Inkrafttreten (ca. 02/2018).

Herr Labotzki berichtet über die Problematik „Entsorgung von Scrubber Sludge“ (Rückstände der Schwefelabgasreinigung) und das Verbot von solchen mit Oil Residues Sludge (Ölschlamm) nach EU-Abfallrecht.

Dezember 2017:

Die VA-Sitzung fiel aus.

Februar 2018:

Dr. Boy berichtet über Seeschiff-fahrts-Sicherheits-Konferenz Berlin am 8. November 2017 und den Ausbau der Hinterland-Anbindung.

Im Weiteren berichtete er über die Branchenkonferenz Seeschiffahrt zum Thema „Ladungsbände“ am 26. Oktober 2017. Er hob die Interessanten Vorträge der Feuerwehr hervor.

Thema „Mitgliederwesen“

Im Jahre 2017 sind 11 Mitglieder verstorben, 14 ausgetreten, davon 5 korporative, 3 konnten als Neumitglieder begrüßt werden, sodass wir am 1. 1. 2018 leider nur noch 486 Mitglieder hatten, davon sind 62 korporativ.

Bitte denken Sie daran, am Jahresanfang ihren Mitgliedsbeitrag zu überweisen. Die Sache mit der Einzugsermächtigung durch unser Büro wird nicht mehr angeboten, es gibt Probleme mit der HASPA-Abwicklung, der Schatzmeister kann näheres erklären.

Auf der vorigen Jahreshauptversammlung wurden mittels Zustimmung der einfachen Mehrheit der Anwesenden die Vorstandsmitglieder Fritz Berg und Günter Scheel zu „Ehrenmitgliedern“ ernannt.

Jedes Jahr wieder die traurige Pflicht : Von 11 Mitgliedern, Freunden, Kollegen mussten wir uns leider für immer verabschieden, zum Angedenken bitte ich Sie sich zu erheben, es sind dies die Herren die Herren:

Hans Wilhelm Beisner

Hans Benkeser

Werner Bolgen

Manfred Fröhling

Heiko Hillig

Wilfried Josepeit

Die Spezialisten für Filtertechnologie in Schifffahrt und Industrie



Seit mehr als 30 Jahren ist der Filter-Spezialist **FIL-TEC RIXEN GmbH** mit der Verbesserung und Herstellung in eigener Fertigung, sowie weltweitem Service und Vertrieb von Filtern und deren Filterersatzteilen aller namhafter Hersteller für Schifffahrt und Industrie erfolgreich tätig.



FIL-TEC RIXEN GmbH

Osterrade 26 • D-21031 Hamburg
Tel.: +49 (0)40 656 856-0 • Fax: +49 (0)40 656 57 31
info@fil-tec-rixen.com • www.fil-tec-rixen.com



Karl-Wilhelm Kundt
Ernst-Robert Puchta
Ernst Scharbau
Gerhard Stender
Wilfried Witt

Bitte nehmen Sie wieder Platz.

Wir kommen zum Thema „Vortragswesen“

Im Rahmen unserer technischen Vortragsabende jeweils am 2. Donnerstag des Monats, waren folgende Vorträge im Angebot:

Januar:

Kein Vortrag.

Februar:

Technische Ermittlungen nach Schiffsunfällen.

*Ref. Hr. Dipl. Ing. J. Labotzki, Wasser-
schutz Hamburg.*

März:

Jahreshauptversammlung des VSIH.

April:

Schmieröle für niedrigschweflige Kraftstoffe.

*Ref. : Hr. Dipl. Ing S. von Arnstedt,
Fa. LUKOIL, Hamburg.*

Mai:

Neue Filtersysteme.

*Ref. : Herr Rixen jun. Fa. Rixen,
Hamburg.*

Im Juni, Juli und August gab es zur Sommerpause keine Vorträge.

September:

An diesem Termin fand unser ICST-Kongress statt, auf den ich gleich noch speziell eingehen möchte.

Oktober:

Thermalöleinsatz auf Schiffen und Polyglykole als Wärmeträgermedien auf Gastankern.

Ref. : Herr Dr. Büscher, Fa. Fragol

November:

What do operating material analyses on board of vessels reveal – Cat Fines are still an issue.

*Ref. : Herr Frank Bernier,
Fa. Martechnik, Hamburg.*

Dezember:

Kein Vortrag wegen Ball und Kinderweihnachtsfeier.

Im Durchschnitt nahmen 17 Personen teil, min 11, max. 25, d.h. 3 % !

Seit ca. 15 Jahren beklagen wir an dieser Stelle dass es immer schwieriger wird, Referenten für unsere Vortragsreihe zu finden.

Da ist es auch kein Trost das andere Vereine ähnliche Probleme haben. Dank an unseren Vorstandskollegen Torsten Radtke als „Vortrags-Besorger“ und Referentenbetreuer.

Die Einladungen dazu erschienen regelmäßig und rechtzeitig im Schiffs-Ingenieur Journal, das nach wie vor 6 mal im Jahr erscheint und unserem Hobby-Redakteur Jochen Ortlepp jedes mal viel Arbeit und auch Sorgen bereitet! Sowohl die Bremerhavener Kollegen vom „Wieland“, wie auch die Bremer Kollegen haben ihren „Antrieb“ eingestellt und nach Muster „Wieland“ sich an unser Journal angehängt! Inzwischen halten sich auch die Rostocker an diese Möglichkeit.

An dieser Stelle danken wir unserem Redakteur Joachim Ortlepp für seine journalistische und auch anzeigewirksame Arbeit, die jedes Mal akribische Platzaufteilung, Korrekturlesen und manchen Kampf mit dem Drucker kosten. Außerdem gehört auch noch die Adressenpflege und Abstimmung mit der Versandfirma AWU dazu.

Bei dieser Gelegenheit nochmals die Bitte ans Publikum: unterstützen Sie unseren Kollegen, senden Sie Döntjes, Stories, Begebenheiten von Bord, Land oder Binnensee an das Journal !

Erzählen Sie Freunden und Bekannten davon, dass es jemanden gibt, der händelnd solche Sachen sucht.

Hausanierung

Bereits im Frühjahr stand fest, eine umfassende Sanierung des Büro- und Treppenhauses inklusive Auslegeware ist dringend erforderlich.

Die Herren Röckemann und Hemesath sind nach wie vor mit Renovierungen beschäftigt mit teilweiser Unterstützung durch Einwohner beim Möbelrücken. Durch wiederholter Krankheit des Kollegen Röckemann wurde beschlossen, die Treppenhausrenovierung an Profis zu vergeben. Die Studenten- und Lehrlingszimmer müssen nach jedem Auszug überholt werden, gerade jetzt im Januar/Februar 2018 wieder. Außerdem wurden neue Strom- und Internet-Kabel im ganzen Haus verlegt. Computerprobleme, Diskussion um die VDSI-web-page und Trojaner-Einbruch gibt es auch jedes Jahr kostenlos! Deshalb Dank an unsere vielseitigen Haushandwerker!

Von kriminellen Machenschaften bleiben wir fast verschont, nur in den letzten 3 Monaten hat eBay GB von unserem Haspa-Konto Geld unzulässig abgebucht!! Bisher sind durch das schnelle Eingreifen unseres Schatzmeisters keine Schäden entstanden. Dafür gebührt ihm ein Extra-Applaus!

VDSI-Jahreshauptversammlung

Am 25. Mai fand in Flensburg die Jahreshauptversammlung der Vereinigung Deutscher Schiffs-Ingenieure statt. Harmonisch wie immer, verlief die Sitzung der Delegierten aller Schiffs-Ingenieurs-Vereine. Themen und Aussagen dazu sollten als bekannte „gelbe Seiten“ später im Journal nachlesbar sein. Den VA-Delegierten aller Vereine steht die VDSI-webpage zur Verfügung, die von Dr. Bernhardt, Rostock gepflegt wird. Später hören sie noch den detaillierten Tätigkeitsbericht des VDSI nebst personellen Veränderungen.

14. und letzter ICST-Kongress (seit 1991)

Am 14. 9. 2017 fand der Internationale Kongress für Schiffstechnik statt. Ein Großteil der aufwändigen Vorarbeit, wie Referentensuche bzw. Firmen ansprechen zwecks Referenten-Gestellung zum Thema „Reduzierung von Emissionen durch Vermeidungsstrategien“ wurde von nur wenigen Vorstandsmitgliedern bewerkstelligt! Die Hauptlast lag auf den Schultern unseres Vorsitzenden Jürgen Witte. Um die Verpflegung, Räumlichkeiten und deren Kosten kümmerte sich wieder unser bewährtes Festkomitee Günter Scheel und Edmund Neumann. Dank auch an die Damen des morgendlichen Empfangskomitees.

8 Vorträge von exklusiven Referenten wurden von leider nur noch 120 Interessenten letztmalig erlebt! Nicht nur der VSIH ist für die Einstellung dieser Veranstaltung verantwortlich, auch die Hamburger Messe Consulting entzog uns die finanzielle wie auch tätige Unterstützung.

Fest der Schiffsingenieure

Vom letzten Fest und kurz vor dem nächsten „Event“ ist unser „Team-Fest- Komitee“ in Verhandlungen wegen Abrechnungen, Kosten, Auf-

Aus den Mitgliederkreisen

wendungen für das Letzte und das nächste Mal. Die bunten Tischflaggen müssen auch jedes Jahr wieder ergänzt und gerichtet werden.

Nach den guten Erfahrungen in den Vorjahren im „Grand Elysee“, wurde wie gewohnt am 1. Sonnabend im Dezember, diesmal am 2.12. wieder im „Festsaal“ gefeiert. Hinsichtlich Musik, Art und Lautstärke gibt es jedes Jahr unterschiedliche Wahrnehmungen und Wünsche! Die 23-Uhr-Einlage, diesmal eine junge, sportlich veranlagte Rock`n-Roll-Formation von 4 Paaren, war auch in diesem Jahr ein voller Erfolg! Dank an diverse Sponsoren und das Festkomitee!! Die Anzahl der Gäste mit ca. 330 Personen d.h. an ca. 42 Tischen, entsprach in etwa dem Vorjahr, zeigt aber, dass der Saal nicht ausverkauft war.

Heute können wir schon bekannt geben: 2018 feiern wir am 1. 12. im Grand Elysee; und die Kinderweihnacht findet statt am Sonnabend, den 15. 12., wie gehabt im Mozart-Saal, Moorweidenstraße. Ein Appell an das Publikum: Machen Sie Werbung für unseren, für Ihren Verein, für die Branche, für den Berufsstand, bringen Sie Freunde, Verwandte, Kollegen, Kunden und Nachbarn mit zum Ball!!!

Die Kinderweihnachtsfeier am Freitag, 22. 12. 2017 fand großen Anklang, zumal das Stück „Frau Holle“ vom „Tournée-Theater“ toll inszeniert dargeboten wurde. Kaffee und Kuchen, Ge-

dichtaufsagen beim Weihnachtsmann mit Sonderbelohnung und der Weihnachtstützenempfang ließen nicht nur die Augen der Kleinsten leuchten.

Aber, die Kosten dafür werden schon lange nicht mehr von den Balleinnahmen kompensiert!! Der Umzug in den Mozartsaal und die Zuzahlung der 2. und 3. Erwachsenen haben die Feier schon vergünstigt.

Vorstandssitzungen

Im vergangenen Jahr wurden 12 normale Vorstandssitzungen abgehalten, auf denen wir über die obigen Themen und auch über viele andere z.B. das Vereinshaus und die HGFS betreffend, oder über moderne Kommunikation wie E-Mail, Homepage, Kosten sparen usw., beraten und beschlossen haben. Ein besonderer Dank gebührt auch unserem J. Witte, der neben den repräsentativen Aufgaben eines 1. Vorsitzenden auch noch als Bürochef und Ansprechpartner aller Kommunikationsmedien seine Freizeit opfert!

Verehrte Mitglieder, liebe Anwesende, bitte bedenken sie, alle Vorstände die sie hier sehen, machen das alles ehrenamtlich und wir werden auch nicht jünger! Deshalb geben sie sich einen Ruck, stellen sie sich der Vorstandswahl!!!

Hiermit endet mein Vortrag.
Ich danke für Ihre Aufmerksamkeit.

Klaus Kowalsky

Der Schatzmeister, J. Bruhn, erläuterte anschließend den finanziellen Teil des Rechenschaftsberichtes, den Kassenbericht: Er gibt Auskunft über die wesentlichen Ausgabe- und Einnahme-Posten: Druckkosten des „Schiffs-Ingenieur Journals“ Kosten des „ICST“, (Internationaler Congress für Schiffstechnik), des Vereinshauses nebst Büropersonal, das Fest der Schiffstechniker und die Kinder-Weihnachtsfeier.

Der nächste Ball wird wieder im Hotel „Grand Elysee“ stattfinden und zwar dieses mal wieder am traditionellen 1. Sonnabend, im Dezember, am 1. 12. 2018. Die Kinderweihnachtsfeier findet wie bereits in den letzten Jahren praktiziert, in den „Mozartsälen“ an der Moorweide statt und zwar am Sonnabend, 15. Dezember.

TOP. 3

Bericht der Kassenprüfer.

Der Schatzmeister J. Bruhn berichtete über die Kassenprüfung und als Kassenprüfer sprach Herr K. J. Kiemer über seine gemeinsame Arbeit mit dem Herren B. Schön und stellte fest, dass die Überprüfung der Kasse am 12. 3. 2018 keine Unstimmigkeiten ergab.

Die Kasse ist in Ordnung, und es ergaben sich keine Beanstandungen. Er legte der Hauptversammlung nahe, dem Vorstand die Entlastung zu erteilen.

Motoreninstandsetzung

Maschinenbau

Schleiftechnik

Service

WJ
WULF JOHANNSEN

Weltweiter Reparatur-Service für Dieselmotoren

- Großkurbelwellenschleiferei
- Spindeln von Lagergassen
- Lagerfertigung
- Instandsetzung von Schiffsdrucklagern
- Mechanische Fertigung und Metallspritzarbeiten
- Pumpen, Getriebe, Turbolader
- Ersatz- und Tauschteilservice

Wulf Johannesen KG GmbH & Co. - Marie-Curie-Str. 19 - D-24145 Kiel - Tel.: +49(0)431/58795-0
Fax: +49(0)431/58795-43 - info@wulf-johannesen.de - www.wulf-johannesen.de

TOP. 4

Entlastung des Vorstandes.

Das Mitglied, Herr C. D. Pries, stellte den Antrag auf Entlastung des Vorstandes. Diese wurde von der H.V. mit 0 Gegenstimmen und den Enthaltungen der Vorstände erteilt. Herr J. Witte bedankte sich für das Vertrauen der Mitglieder.

TOP. 5

Festsetzung des Mitgliederbeitrages 2018.

Der Beitrag wird nicht angehoben.

TOP 6

Eingegangene Anträge / Anfragen.

Herr B. Schön stellt den Antrag auf Ehrenmitgliedschaft für J. Witte und J. Ortlepp. Dieses Ansinnen wurde nach Erinnerung der Meriten beider Kandidaten als langjähriger Vereinsvorstand, ICST-Chef, Messebeirat bzw. als Journal-Redakteur seit 1993 und Herausgabe von 152 Journalen in 25 Jahren, durch K. Kowalsky in der Hauptversammlung, zur Abstimmung gebracht und einstimmig akzeptiert.

TOP. 7

Bericht aus der Tätigkeit der VDSI.

J. Labotzki verlas die Ausarbeitung des Dipl.-Ing. H. Gerkens, Mitglied im VA-Ausschuss, über die Arbeit im VA.

Das Protokoll der letzten Jahreshaupt- und Delegiertenversammlung ist schon mit dem Journal verteilt worden.

H. O. Diederichs ergänzte den Bericht mit einer Erklärung zur Satzungsänderung der VDSI siehe Anlage 4.

TOP. 8

Verschiedenes.

F. H. Berg nimmt gerne alte Technik-Lehrbücher und Zeitschriften an.

2. Als Gegenmaßnahme der allgemein schwachen Beteiligung der Mitglieder an Vorträgen und Veranstaltungen empfiehlt Herr C. Kohrs die Möglichkeit eines jeweiligen e-Mail-Aufrufs in Erwägung zu ziehen. Allein die Adressverwaltung ist aus Datentechnischen Gründen nicht unumstritten!! (Erfahrung H.O. Diederichs).

*Für das Protokoll: Klaus Kowalsky
Hamburg, den 18. März 2018.*

Vertreter des Klärwerkes besuchten unser Zentralbüro und baten um technische Hilfe für ihr Problem mit den Pumpenschnecken und deren Getriebe. Ich sagte ihnen, dass wir zwar in unserer Organisation in Deutschland nicht über das erforderliche „know how“ verfügen würden aber von den Fachkollegen in Paris waren bereits einige als Gutachter für die Klärtechnik dieser Großstadt tätig gewesen. Das Problem war, dass die rund zwanzig Meter langen Pumpenkörper, die aus einem Rohr von zwei Metern Durchmesser und schneckenartig aufgeschweißtem einen Meter hohen Wendelblech bestanden, aufrissen und die Getriebe des Pumpenantriebs erhöhte Verschleißspuren aufwiesen. Zwei Fachkollegen reisten an, inspizierten die Anlage und unterbreiteten ihre Vorschläge, die von den Behördenvertretern sämtlich akzeptiert wurden. Von der Behörde wurde auch die weitere erforderliche Zusammenarbeit mit einer bekannten Hamburger Werft organisiert. Dann war es soweit. Einer der beiden Schwimmkrane des Hafens hob die Schnecke aus den Lagern und schipperte mit ihr zu Blohm und Voss. Dort wurde sie aufgebockt und in allen Teilen vermessen. Parallel dazu wurde ein Wellenzapfen aufgebohrt und mit vielen Messfühlern versehen. Dann erfolgten auf dem gleichen Wege der Rücktransport, die Rückmontage und ein Probelauf mit der Messtechnik. Daraufhin wurde der Start des Elektro-Antriebmotors so verändert, dass sein Drehmoment sich sanfte entwickelte und die Schnecke sich sanft von der Ruhelage in Drehbewegung schraubte. Die Pumpenschnecke und ihr Getriebe bereiteten keinen Kummer mehr. Alle waren zufrieden und wir erhielten einen Anschlussauftrag für die Begutachtung der technischen Einbauten in das neue Werk Dradenau.

Es handelte um die Oberflächen- und Räumanlage der Klärbecken in Dradenau, die gebaut wurden, weil die Anlage Köhlbrandhöft vollkommen ausgelastet war. Hierbei war die Lagerung der Räumwellen, die über die gesamte Beckenbreite liefen besonders zu beachten, damit sie sich auf ihrem Laufweg nicht verhakten. Zusätzlich

Ich wollte Chief werden

Seefahrt ade, Landjob ok

Teil 4

Der Vertreter meines Chefs, ebenfalls „gelernter“ Schiffbauer, hatte „einen guten Draht“ zum Fachbereich „Industrieinspektionen“ in Paris aufgebaut von dem auch ich mehr und mehr profitierte.

Nur wenige Hamburger und Bürger in den Randbezirken machen sich Gedanken darüber, was erfolgt, nachdem die Taste der Toilettenspülung gedrückt worden ist. Dann wird das Abwasser über große Sammler unterirdisch weiter geleitet, im Tunnel unter

der Elbe geführt und vor dem Klärwerk Köhlbrandhöft wieder zutage gefördert. Dafür werden je nach Regenfall ein bis vier gewaltige Schneckenpumpen in Betrieb genommen, um die Abwassermengen in die Klärbecken zu leiten. Der sich unten absetzende Schlamm und der Oberflächenschlamm werden mittels Rechenwerke zur Schlammkammer befördert. Das gereinigte Abwasser fließt mit Trinkwasserqualität in die Elbe, der Schlamm wird zur Gasentwicklung in die Faultürme, im Volksmund die „Hamburger Atomeier“ genannt, geleitet. Das sich dort bildende Gas wird Gasgenerator-Aggregaten zur Erzeugung eines großen Teils des Stroms verwandt, den die Gesamtanlage benötigt. Der getrocknete Restschlamm musste (heutzutage) als Sondermüll abgefahren werden.

GROMEX
Dichtungshaus

zu der „normalen“ Ausdehnung durch die unterschiedlichen Witterungsumstände verursachte die Dehnungsfuge in den Lagerbecken Schwierigkeiten. Entsprechend dem Elbe-Wasserstand wurde sie zusammengedrückt oder sie klaffte. Unser Vorschlag war, jeweils längere Gleitlager, in denen die Räumwellen „rutschen“ konnten, zu montieren, die dann auch noch eine gewisse Pendelbewegung aufnehmen konnten.

Morgens erhielt ich einen Anruf, ob ich kurzfristig zu einem Behördengespräch kommen könnte. In der Nacht war Sturm aufgekommen und ein Baustellenkran auf der Anlage Dradenau war in Bewegung geraten und umgekippt. Nun brauchte man ein Gutachten. Da unser Vorgespräch um die Mittagszeit endete, lud ich die Gesprächspartner zum gemeinsamen Mittagessen ein. Sie sahen sich an und schlugen die Einladung aus. Später berichtete man mir weshalb. Ein etwas missliebiger Kollege hatte über einige Zeit notiert, wer mit wem und wann zum Essen ging und dann die Liste dem Behördenleiter vorgelegt und der hatte ein sofortiges Einladungs-Annahmeverbot verfügt, das noch „warm“ war, als ich zu Besuch kam.

Die Begutachtung des Krans zeigte, dass die Verriegelung des Fahrwerks nicht eingelegt war. Der Kran war von einem Subunternehmer tagsüber betrieben und nach Gebrauch abgestellt worden. Sturmböen setzten ihn in der Nacht in Bewegung und so rollte er auf seinen Laufschienen bis zum Ende des Laufweges, fegte die Schienenstopper beiseite und fiel um. Als Kransachverständiger konnte ich nach sorgfältiger Untersuchung im Gutachten nur den „Totalverlust“ bestätigen. Im Gutachten war nur der Sachverhalt festzuhalten und nicht nach einem Verursacher zu forschen.

Die Hafenbehörde von Tanger in Marokko hatte eine Kohle-Umschlaganlage bestellt. Überprüfung der Statik und Mechanik, sowie die Herstellungsüberwachung, die seefeste Verpackung, die Montage vor Ort und die Inbetriebnahme Prüfung war an unsere Gesellschaft vergeben und genau budgetiert für die Prüfanteile in Algier,

in der Zentrale und für die Herstellungsüberwachung bei uns, worden. Der Hersteller war ein VEB in der „DDR“ dessen Firmenlogo man im Hamburger Hafen an den Kranen bei Blohm und Voss sehen konnte. Wir, das waren der Länderchef, der Inspektionskollege, der die weitere Überwachung durchführen sollte und ich, fuhr nach Berlin. Der Übergang in die „DDR“ war der Bahnhof „Friedrichstraße“. Dort wo auf Laufstegen bewaffnete Volkspolizisten Streife gingen und darauf achteten, dass kein „DDR“-Bürger sich „in die falsche Richtung“ verlief. Einquartiert wurden wir im „Palast Hotel“. Zufällig war ich viel später in Berlin zum Zeitpunkt des Hotel Abrisses, wobei ich meinte, aus den Mauerbrocken noch Kabelreste von der Abhöranlage herausragen sehen zu können. Aber das war wohl meine Einbildung.

Wir wurden zum Herstellerwerk gefahren und machten uns bekannt. Im Sitzungsraum befand sich ein langer Tisch in T-Form und an dessen Front der Generaldirektor, sein Vize und der Politoffizier saßen. Am langen Ende des T saßen nach Rangfolge die Fachleute und gegenüber wir. Eine solche Sitzordnung kannte ich von meinen Besuchen in Leningrad und Moskau her. Der Politikommissar eröffnete das Meeting und erklärte uns eine halbe Stunde lang, „dass der Sozialismus siegen würde“. Es gelang uns, rechtzeitig ein Pokergesicht aufzusetzen. Nachher fragte er, etwas höhnisch, wie mir schien, nach unsere Erfahrung von Kohle-Umschlaganlagen. „Nun“, erwiderte ich, „wenn die Erfahrungen vom Kohle-Umschlag in Polnischen Häfen, den in Amerika, wo die Waggons im Drehgestell fixiert, einfach ausgekippt werden und zum Beispiel in Bremerhaven, wo es einen automatischen Greiferbetrieb gibt, reichen, können wir die Frage bejahen“.

Endlich kamen die Fachleute zu Wort, wir verabredeten die Prüfschritte und besuchten das Werk. Die Qualität der Produkte war auch international anerkannt gut. Doch mit welcher mittelalterlichen Fertigungstechnik quälten sich die Mitarbeiter. Das Ganze konnte nur mit hohen Subventionen erfolg-

reich sein. Aber das hatte uns nicht zu interessieren. Draußen, vor dem Eingang stand eine Fichte, deren Astwerk einen traurigen Eindruck abgab. „Ach“, rutschte mir so raus, „der saure Regen ist auch hier angekommen“. „Keineswegs“, kam die prompte Antwort, „bei uns gibt es keinen sauren Regen, bei Kabelarbeiten wurde das Wurzelwerk aus Versehen etwas beschädigt“. Die Debatte wurde nicht fortgesetzt, wozu hätte es auch führen können. Wir wurden wieder zum Hotel gefahren und am nächsten Tag ging es wieder in den Westen.

Später, gegen Ende der Herstellungsphase kam es noch einmal zu einem kurzen Gesprächstermin mit dem Politfunktionär in Hamburg. Er residierte in einem Nobelhotel an der Alster. Zu gerne hätte ich mit ihm noch einmal nach dem Fall der Mauer gesprochen aber ab diesem Zeitpunkt kannte ihn keiner mehr. Das war eine internationale Zusammenarbeit: die Kollegen in der Zentrale in Paris prüften die Statik und die Zeichnungen, wir die Herstellung und unsere Marokkanischen Kollegen den Aufbau die Inbetriebnahme. Alles verlief wie geplant und alle waren zufrieden.

Bleibt nachzutragen, dass wir in Hamburg überraschenden Besuch aus Tanger erhielten. Vertreter der Hafenbehörde betraten unser Büro mit einem Pappkoffer. Geöffnet, sahen wir ihn bis zum Rand gefüllt mit Dirham. Wir wiesen unsere Gäste darauf hin, dass wir unsere Prüfgebühren üblicherweise intern verrechnen würden. Sie beharrten auf der direkten Bezahlung und wir telefonierten die Banken ab, um herauszufinden, welche bereit war, uns einen Koffer voll Dirham umzutauschen. Nach der Transaktion warf ich den leicht ramponierten Pappkoffer fort. Das war ein Fehler, denn die Marokkaner bestanden auf dessen Rückgabe. Nun ich kaufte einen gleichgroßen Lederkoffer und schickte den. Sie waren zufrieden.

Neue Aufgaben führten zu neuen Geschichten. *Fritz Arp*

Im nächsten Journal berichte ich über meine Tätigkeit bei einer Klassifikationsgesellschaft.

STG-Fachausschusssitzung bei der Meyer Werft

Karl-Heinz Hochhaus



Abbildung 1

1. Einführung

Am 11. Oktober 2017 hatte der STG Fachausschuss „Geschichte im Schiffbau“, den ich bis vor kurzem geleitet habe, die 2. Jahressitzung, diesmal bei der Meyer Werft.

Die Sitzung, Führung und die abschließende Teestunde (Abb. 1) mit Bernard Meyer und seinen Rückblicken in die Geschichte der Werft waren der Anlass zu diesem Beitrag.

Die heute als Meyer Werft GmbH & Co. KG firmierende Werft mit Sitz in Papenburg wurde 1795 gegründet, erzielte mit rund 3.400 Mitarbeitern einen Umsatz von fast 2 Mrd. Euro und wird von Bernhard Meyer und Tim Meyer geleitet.

2. Vorgeschichte, Papenburg und die Werften [1]

1795 als Holzschiffswerft gegründet befindet sich die weit im Innenland gelegene Werft heute in siebter Generation im Besitz der Familie Meyer (Abb. 2). 1631 wurde die Papenburg vom Bischof Ferdinand von Münster an den Drost Dietrich von Velen als Lehen übergeben.

Der legte hier eine Siedlung zum Torfabbau an. Der zur Torfabfuhr notwendige Wasserweg zur Ems wurde 1638/39 als Sielkanal für 3.000 Reichstaler gegraben. Als der Drost starb, verfügte sein Sohn über die Hoheitsrechte der Fehnkolonie Papenburg. Er versprach Siedlern für einen

Einstand von eineinviertel Reichstaler und zwei Hühnern die nächsten Jahre Steuer- und Abgabefreiheit, wenn sie den Kanal unterhalten würden. Die Siedler gruben Torf, verschifften ihn mit Mutten an die Ems abwärts gelegenen Ort-

schaften und auf dem Rückweg brachten sie Heu, Dünger und Baumaterialien. Mutten waren kleine breite Kähne mit geringem Tiefgang, die auf ostfriesischen oder holländischen Werften gebaut wurden.

1719 wurde vom Fürst Christian Eberhard von Ostfriesland die Torfeinfuhr verboten und die Papenburger suchten und fanden in Bremen und Hamburg neue Absatzmärkte. Die Kähne und auch die Torf- und Rückfrachten wurden größer, und im 18. Jahrhundert entwickelte sich Papenburg zu einem kleinen lebhaften Handelsplatz. In Bremen und Hamburg sahen die Torfschiffer die Technik der Schiffbauer, erkannten die wachsende Bedeutung und die Papenburger Zimmerleute begannen, die benötigten Schiffe auf kleinen Werften an den Kanälen zu bauen.

3. Willm Rolf Meyer, Holzschiffbau [1]

Dies ist das Umfeld, in dem der Schiffbauer Willm Rolf Meyer im Januar 1795 ein geeignetes Gelände für einen Schiffbaubetrieb suchte. Für die Summe von 815 holländische Gulden kaufte er dem Reichsfreiherr von Landsberg-Velen ein am Hauptkanal gelegenes als Thurmwerf bezeichnetes Grundstück ab, auf dem vorher ein Fenstermacher bis zu seinem Tod eine kleine Glashütte betrieb. Zwei Jahre später kaufte er auch das gegenüber liegende Grundstück für den Bau eines Wohnhauses. Sein Urgroßvater, der 1670 geborene evangelische Schiffszimmermann Henrich Jansen kam 1690 aus dem benachbarten Dorf Völlen nach Papenburg und meldete sich beim Einwohnerregister führenden katholischen Pfarrer als Bürger unter seinem Namen an. Der sagte: „Jansen habe ich schon genug in der Gemeinde. Ab heute heißt ihr Meyer und seid katholisch“.

Vom Bau der ersten Schiffe ist wenig bekannt, ab 1804 wird Willm Rolf Meyer in der Liste der Schiffergilde als Buchhalter von erst zwei, dann fünf Schiffen aufgeführt. Es wird angenommen, dass er der Baumeister dieser Schiffe war, insgesamt 60 ließ er vom Stapel. Die schweren Gründerjahre der Werft lassen sich auch an



Abbildung 2: Standorte der Meyer Werft (1795-heute).



Abbildung 3: Papenburg um 1860, links Werft von B. Tholen, rechts Werft von W. Meyer. (Quelle: Meyer Werft, Foto Dr. Hochhaus)



Abbildung 4: Schiffbau um 1840. (Foto: Dr. Hochhaus)

der Entwicklung in Papenburg ablesen. Von den 1797 bestehenden 19 Werften haben bis 1824 nur drei überlebt. Allerdings bestand eine Werft in der Regel nur aus einem, seltener zwei Bauplätzen, auf denen ein Schiff „auf den Stapel“ gelegt wurde. Die schmalen Kanäle in Papenburg ließen nur in der Breite begrenzte Schiffe zu, die von der Helling im Querstapellauf zu Wasser gelassen wurden. (Abb. 3, 4). Das Holzmaterial der Schiffe kam zu dieser Zeit mit Flößen aus Westfalen und Danzig zu den Werften, Eisenteile aus England und die Segel wurden aus Holland geliefert. Es war üblich, dass der Erbauer der Schiffe sich mit etwa einem Drittel an dem Schiff beteiligte und somit

Lambert Meyer, der Urenkel des Werftgründers Willm Rolf, eine gründliche Ausbildung genoss. Er absolvierte eine Schiffbauerlehre auf der väterlichen Werft, einen einjährigen Aufenthalt in Amerika und qualifizierte sich 1869 nach einem zweijährigen Besuch der Königlichen Schiffbauerschule in Grabow zum Schiffbaumeister.

Nach einer zweijährigen Tätigkeit als Ingenieur auf der seinerzeit führenden Stettiner Vulkan-Werft kehrte er im März 1872 nach Papenburg zurück. Mit dem Darmstädter Industriellen Ludwig Barth gründete er 1872 die Eisenschiffswerft, Eisengießerei und Maschinenfabrik „Barth und Meyer“ und lieferte ab 1874 die ersten Eisenschiffe mit Dampfmaschinenantrieb ab. Der Maschinenbau und Stahlschiffbau florierte. Der Holzschiffbau erlebte eine schwere Krise, auch die Holzschiffswerft des Vaters Franz Wilhelm Meyer wurde 1876 geschlossen. Bereits

schon Kolonialgebiete führte zu steigender Beschäftigung (Abb. 5). Bis zum Ausbruch des Ersten Weltkrieges stieg die Zahl der Mitarbeiter auf rund 400 an.

5. Zwei Weltkriege

Im 1. Weltkrieg wurde versucht, das bisherige Bauprogramm weitgehend fortzuführen. Joseph Lambert Meyer zog sich zurück und übergab das Werftgeschäft an seine Söhne Franz Joseph und Bernhard. Die Aufträge nahmen ab, zahlreiche Facharbeiter dienten als Soldaten und die englische Seeblockade brachten die Schifffahrt zum Erliegen. Für die Kaiserliche Werft Wilhelmshaven wurden vier 18 Meter-Minenleger abgeliefert und die beim Kriegsende auf den Hellingen liegenden zwei 40 Meter-Minensucher wurden zu zwei Passagierschiffen umgebaut. Zwischen den beiden Weltkriegen baute die Werft vor allem Passagierschiffe für die Küstenfahrt, Fischdampfer, Lotsenboote, Feuerschiffe sowie Behördenschiffe.



Abbildung 5: Die Meyer Werft um 1910. (Quelle: Meyer Werft)

als Korrespondentreeeder auch am Gewinn oder Verlust des Eigners beteiligt war.

4. Joseph Lambert Meyer, Eisenschiffbau

Von den vielen Werften überlebte nur die Meyer Werft bis ins 21. Jahrhundert. Mit ein Grund war, dass Joseph

1878 konnte Barth ausbezahlt werden und die Werft firmierte unter dem Namen „Jos. L. Meyer“.

Der neue Betrieb erhielt viele Aufträge und besonders der erfolgreiche Bau von anspruchsvollen Spezialschiffen für die deut-



STAUFF®
FILTRATION TECHNOLOGY

Austausch-Filterelemente für Einfach-, Doppel- und Automatikfilter

- für Hydraulik- und Schmieröle, Brennstoffe, Wasser, Chemikalien und Kühlschmierstoffe
- aus eigener Entwicklung und Herstellung

Walter Stauffenberg GmbH & Co. KG
Im Ehrenfeld 4 • 58791 Werdohl • Tel.: (02392) 916-0 • Fax: (02392) 916-220
filtrationstechnology@stauff.com www.stauff.com



Abbildung 6: Bereisungsschiff Ems, Bau Nr. 396, Bauj. 1934. (Quelle: Ein Dahmer/Wikipedia)

Das Bereisungsschiff Ems (Abb. 6) wurde auf der Jos. L. Meyer Werft in Papenburg für 130.000 Reichsmark für das Wasserbauamt Emden gebaut. Das Schiff wurde 2012 aus Kostengründen stillgelegt und im Mai 2013 an den Verein „Traditionsschiff Ems“ übergeben. Die Ems ist heute das älteste auf der Meyer-Werft gebaute Seeschiff, das in Deutschland noch im Einsatz ist. Älter ist nur die Graf Goetzen, die heute als Liemba auf dem afrikanischen Tanganjikasee verkehrt.

Im Zweiten Weltkrieges wurden viele Facharbeiter eingezogen, die Werft litt unter Engpässen bei der Materialbeschaffung und ab 1942 kamen viele Fliegeralarme dazu. Für die Kriegsmarine wurden Reparaturaufträge durchgeführt, ein Torpedo-Bergungsschiff und zwei U-Jagdboote gebaut. Zum Ende des Krieges erfolgte ein Tieffliegerangriff, der das Werftgelände als Trümmerhaufen zurückließ. Die Aufräumarbeiten der Maschinenfabrik waren erst 1948 so weit abgeschlossen, dass hier der Betrieb wieder aufgenommen werden konnte. Die gesprengte Eisenbahnbrücke versperrte den Werftzugang, dadurch war der Schiffbau bis 1949 blockiert.

6. Nachkriegszeit

In den ersten Nachkriegsjahren erfolgte der Bau von Maschinen, Motorfrachtschiffen, kleinen Fahrgastschiffen, Lotsenbooten und Motorloggern. Joseph-Franz und Godfried Meyer bewirkten eine Neuorientierung zum Bau größerer und technisch aufwendigerer Schiffe.

Ab 1960 wurden insgesamt über 50 LPG-Gastanker abgeliefert, und 1964 entstand eine Auto- und Passagier-

fähre von 54 Metern Länge für Schweden. Eine weitere Spezialität war der Umbau von insgesamt 16 Tankern und Massengutschiffen zum Tiertransport von lebenden Schafen und Rindern. Die 1959 abgelieferte Wampone war das 1 Frachtschiff und die 1983 abgelieferte Kerinci das erste Passagierschiff für Indonesien. Daraus entwickelte sich eine enge Zusammenarbeit und bis heute hat die Meyer Werft 24 Passagierschiffe für Indonesien gebaut. 1986 entstand auf der Werft mit der Homeric das erste Kreuzfahrtschiff. Dieser Schiffstyp wurde zu-

Baudock 1		Baudock 2	
Länge der Halle	370 m	Länge der Halle	504 m
Breite der Halle	102 m	Breite der Halle	128 m
Höhe der Halle	80 m	Höhe der Halle	75 m
Länge des Docks	358 m	Länge des Docks	402 m
Breite des Docks	40 m	Breite des Docks	45 m
Krankapazitäten	600 t	Krankapazitäten	800 t

Tabelle 1:

künftig immer wichtiger im Bauprogramm und löste den Gastanker ab den 1980er Jahren als anspruchsvollen und komplexen Schiffstyp ab (Tab. 1).

Bernard Meyer übernahm 1982 die Leitung der Meyer-Werft von seinem Vater Joseph-Franz Meyer (1908–1998). Er studierte von 1968 bis 1973 Schiffbau in Hamburg und Hannover, trat 1973 in die Meyer Werft ein und wurde drei Jahre später in die Geschäftsleitung berufen.

7. Verlagerung der Werft und weiterer Ausbau [1, 2]

Bis 1976 lag die Meyer Werft in der Papenburger Stadtmitte hinter der

Eisbahnklappbrücke mit sehr enger Durchfahrt. Hier befindet sich heute das Kulturzentrum „Forum Alte Werft“ (Abb. 2). Aufgrund von größer werdenden Neubauten und Platzmangel begann die Werft 1974 mit den Bauarbeiten am aktuellen Standort im Außenhafen direkt an der Ems (Abb. 2, 7). 1975/76 wurde die Werft verlagert und 1985 wird die Dockschleuse fertig, durch die bis 40 m breite Schiffe in die Ems gelangen. 1987 wurde die Halle 5 (207 x 101,5 m) des überdachten Baudocks (258 x 39 m) eingeweiht, das 1994 um 100 m verlängert wurde (Tab. 1). Hier entstand 1987/88 mit der Crown Odessey ein Kreuzfahrtschiff, deren Bau mit Einsatz des 600 t Kranes die Verwendung von Großsektionen gestattete. Dies Schiff wurde erstmals nicht mit einem Querstapellauf in das nasse Element übergeben.

Zu diesem Zeitpunkt hatte die Werft 1.800 Beschäftigte. 2002 wird mit der Halle 6 das 2. überdachte Baudock der Werft mit einem 800 t Kran fertig gestellt. Die Halle 6 wurde 2009 auf 504 Meter verlängert und ist seitdem das weltweit größte überdachte Baudock.

8. Ems-Sperrwerk

Das Emssperrwerk mit sieben Durchflussöffnungen und einer Gesamtlänge von 476m wurde in den Jahren 1998–2002 zwischen den Ortschaften Gandersum am Nordufer und Nendorp am Südufer der Ems errichtet (Abb. 8).



Abbildung 7: 2013 Meyer Werft aus der Luft.

(Quelle: Ra Boe/Wikipedia)



Abbildung 8: Emssperrwerk.
(Quelle: Bin im Garten / Wikipedia)

Die Hauptschiffahrtsöffnung hat eine Breite von 60m und die Baukosten betragen etwa 224 Millionen Euro. Es ist ein Sturmflutsperrwerk und ermöglicht die Überführung von Schiffen mit einem Tiefgang von bis zu 8,5 Metern.

Für den Bau des Sperrwerkes wurden



Abbildung 9: Bau von Maschinenraum-Modulen bei der Neptun Werft.
(Quelle: Neptun Werft)

entsprechende Ausgleichsmaßnahmen umgesetzt. Die Planung und der Bau haben zu erheblichen Diskussionen mit den Umweltverbänden geführt und das Land Niedersachsen hat rund neun Mio. Euro zur Verbesserung der ökologischen Situation an der Ems zur Verfügung gestellt [2].

9. Expansion [1, 2]

Die im Jahr 1850 gegründete Neptun Werft in Rostock wurde 1997 übernommen und seit 2001 werden am neuen Standort in Warnemünde Flusskreuzfahrtschiffe gebaut, da diese nicht den EU-Beschränkungen für den Schiffsneubau unterliegen. Für den Verbund der Meyer Werft Gruppe wird die Rostocker Werft außerdem pro Jahr vier schwimmende Maschinenraum-Module (40 m

lang, 38-46 m breit und 16 m hoch) für die neuen Kreuzfahrtschiffe bauen (Abb. 9).

Die komplexen „Kraftwerke an Bord“ in den Maschinenraum-Modulen liefern die elektrische Energie für den Antrieb der Schiffe, aber auch für die komplette elektrische Versorgung der Hilfsmaschinen, Klimaanlage und des gesamten Hotelbereiches. Die installierte Leistung dieser Kreuzfahrtschiffe betragen je nach Größe und Geschwindigkeit ca. 60.000–80.000 kW. Auch die LNG-Tanks der LNG-Kreuzfahrtschiffe werden hier gefertigt. Etwa 500 Menschen arbeiten auf der Neptun Werft.

2014 erfolgte die Übernahme eines 70%-Anteils an der Werft STX Finnland in Turku, die in Meyer Turku Oy umbenannt wurde. Hier sind rund 1.350 Menschen beschäftigt. Im April 2015 wurde der Anteil auf 100 % aufgestockt, da auch der 30%-Anteil des finnischen Staats übernommen wur-



Anchor chains • Ballast water tanks
Bilges • Cellguides • Chainlockers • Davids
Deck machinery • Dockcoatings
Hatch covers • Machinery
Rescue boats • Rudders
Voids • Wire ropes...



HODT Korrosionsschutz GmbH
Tel.: 040 72904030 • info@hodt.de

www.hodt.de



de. Damit wurden die Voraussetzungen für noch größere Kreuzfahrtschiffe geschaffen, denn das Baudock ist 365 m lang und 80 m breit (Abb. 10). Die Werftleitung hat Dr. Jan Meyer, der 2012 dritter Geschäftsführer der Meyer Werft wurde [2].

Im Juni 2016 gab die Familie Meyer bekannt, dass Tim Meyer in die Geschäftsführung eingetreten ist und dass die Werften in Deutschland und Finnland in zwei deutsche Familienstiftungen eingebracht werden [2].

10. Forschung und Entwicklung

Die Forschungs- und Untersuchungsarbeiten der Lasertechnologie führte 2011 zum Bau des größten Laserzen-

HTS Hamburger Technik Service



Ausschläger Billdeich 32 · D-20539 Hamburg
Phone: (040) 31 78 30-0 · Fax: (040) 31 68 51 · E-Mail: hts@hts-hamburg.de

Deliveries:

2 + 4 STROKE ENGINE PARTS · CYLINDER LINER · PISTON COVER · PISTON RINGS
 AIR COMPRESSORS AND SPARE PARTS – TURBOCHARGER PARTS – REPAIR SERVICE

Branch Offices:

HTS Korea Co. Ltd. (Korea-Pusan) · Phone: 0082 51 466070 · Fax: 0082 51 4663182
 HTS Poland: Phone: 0048 59 8221291 · Fax: 0048 59 8221292
 OTS (Kobe): Phone: 0081 78 681 21 73 · Fax: 0081 78 681 21 99
 HTS BRANCH OFFICE SHANGHAI (CHINA)

Sole Agent for:

ELMOR S.A. – P.Z.U.O. WARMA – Z.U.O. HYDROSTER – RUMIA – TOWIMOR S.A.



gegr. 1918

Schweißwerk und Maschinenbau
OTTO SCHUCHMACHER GmbH
 Elektro - Autogen - Reparaturschweißwerk
 Compound - Riegelverfahren

Ausschläger Billdeich 32
20539 Hamburg
Telefon: (040) 78 08 91-0
Fax: (040) 78 08 91-20



Abbildung 10: Blick auf die Werft Meyer Turku. (Foto: Meyer Werft)



Abbildung 12: Kreuzfahrtschiff im großen Baudock. (Foto: Meyer Werft)



Abbildung 11: Vorfertigung der Sektionen in der Meyer Werft. (Foto: Meyer Werft)

trums in Europa. Die darin enthaltene automatisierte Panelstraße mit dem selbst entwickelten Laserschweißverfahren bildet den Mittelpunkt im Stahlbau. Die aus Paneelen, Profilen, Unterzügen und Seitenwände bestehenden Sektionen rollen extrem langsam durch die Vorfertigungshalle und werden dabei mit weiteren Einbauten versehen (Abb. 11). Acht bis zehn Sektionen bilden einen Block, der neben dem Hallendock endmontiert wird. Das ist die Vorstufe, daraus entstehen die Schiffe auf der Meyer Werft. Es sind rund 100 komplexe bis zu 800t wiegende weitgehend mit Infrastruktur ausgestattete Blöcke, die nach dem „Lego-Prinzip“ in relativ kurzer Zeit zusammengefügt ein Kreuzfahrtschiff ergeben.

Vor 10 Jahren begannen Untersuchungen an neuen Beleuchtungskonzepten mit LED-Lampen. Sie sparen Strom, verringern den Wärmeeintrag und führen zur Verlängerung der Le-

bensdauer der Lampen. Sie führten auf den Kreuzfahrtschiffen zu Energieeinsparungen und sind besonders vor dem Hintergrund der Energie- und Pariser Verträge wichtig. Das gilt auch für die Anwendung der Kraftwärmekopplung durch Nutzung von Abwärme zur Klimatisierung und

Frischwassererzeugung [2-4].

Der in der chemischen Industrie seit Jahrzehnten verwendete Grundstoff Methanol wird als alternativer Brennstoff im Forschungsprojekt Metha-Ship untersucht [2]. Er ist im Gegensatz zum Übergangstreibstoff LNG

Abfertigung	Name	Vermessung (BRT/GRZ)	Auftraggeber Eigner Betreiber	Bauwerft	Bemerkungen
2016	Norwegian Bliss	167.800	USA, Norwegian Cruise Line	Papenburg, Baudock 2	Kreuzfahrtschiff, 4.200 Passagiere
2016	Mein Schiff 1	111.500	Deutschland, TUI Cruises	Turku	Kreuzfahrtschiff, 2.894 Passagiere
2016	Nova Nova (Helios-Klasse)	183.200	Deutschland, AIDA Cruises	Papenburg, Baudock 2	Kreuzfahrtschiff, 2.500 Kabinen / 6.600 Passagiere, LNG-Antrieb
2019	Spectrum of the Seas	167.800	USA, ROCI	Papenburg, Baudock 2	Kreuzfahrtschiff, 4.100 Passagiere (Quantum-Plus-Klasse)
2019	N.N. (Breakaway-Plus-Klasse)	164.600	USA, Norwegian Cruise Line	Papenburg, Baudock 2	Kreuzfahrtschiff, 4.200 Passagiere
2019	Mein Schiff 2	111.500	Deutschland, TUI Cruises	Turku	Kreuzfahrtschiff, 2.900 Passagiere
2019	Spirit of Discovery	58.250	UK, Saga Cruises	Papenburg, Baudock 1	Kreuzfahrtschiff, 540 Kabinen / 1.000 Passagiere
2019	Costa Smeralda (Helios-Klasse)	183.200	Italien, Costa Crociere	Turku	Kreuzfahrtschiff, 2.500 Kabinen / 6.600 Passagiere, LNG-Antrieb
2020	N.N. (Helios-Klasse)	183.200	UK, P&O Cruises	Papenburg, Baudock 2	Kreuzfahrtschiff, LNG-Antrieb, 3200 Passagiere
2020	Spirit of Adventure	58.250	UK, Saga Cruises	Papenburg, Baudock 1	Kreuzfahrtschiff, 540 Kabinen / 1.000 Passagiere
2020	N.N. (Quantum-Plus-Klasse)	167.800	USA, ROCI	Papenburg, Baudock 2	Kreuzfahrtschiff, 4.100 Passagiere
2020	N.N. (Helios-Klasse)	183.200	USA, Carnival Cruise Lines	Turku	Kreuzfahrtschiff, 5.200 Passagiere, LNG-Antrieb
2021	N.N. (Helios-Klasse)	183.200	Deutschland, AIDA Cruises	Papenburg, Baudock 2	Kreuzfahrtschiff, 2.500 Kabinen / 6.600 Passagiere, LNG-Antrieb
2021	N.N. (Helios-Klasse)	183.200	Italien, Costa Crociere	Turku	Kreuzfahrtschiff, 2.500 Kabinen / 6.600 Passagiere, LNG-Antrieb
2021	N.N.	136.000	USA, Disney Cruise Line	Papenburg, Baudock 2	Kreuzfahrtschiff, 1250 Kabinen, LNG-Antrieb
2022	N.N.	136.000	USA, Disney Cruise Line	Papenburg, Baudock 2	Kreuzfahrtschiff, 1250 Kabinen, LNG-Antrieb
2022	N.N. (Helios-Klasse)	183.200	USA, Carnival Cruise Line	Turku	Kreuzfahrtschiff, 5.200 Passagiere, LNG-Antrieb
2022	Icon-Klasse	200.000	USA, ROCI	Turku	Kreuzfahrtschiff, 5.000 Passagiere, LNG-Antrieb
2022	N.N. (Helios-Klasse)	183.200	UK, P&O Cruises	Papenburg, Baudock 2	Kreuzfahrtschiff, LNG-Antrieb, 3200 Passagiere
2023	N.N.	139.000	USA, Disney Cruise Line	Papenburg, Baudock 2	Kreuzfahrtschiff, 1250 Kabinen, LNG-Antrieb
2024	Icon-Klasse	200.000	USA, ROCI	Turku	Kreuzfahrtschiff, 5.000 Passagiere, LNG-Antrieb

ROCI = Royal Caribbean International

Tabelle 2:

bei Umgebungstemperaturen flüssig, kann regenerativ hergestellt werden und verursacht daher extrem wenig Emissionen [5]. Im Vorhaben Pa-X-ell wird unter Federführung der Meyer Werft mit ihren Projektpartnern der Einsatz von Hochtemperatur-PEM Brennstoffzellen auf einem Passagierschiff erprobt [2]. In handelsüblichen 19-Zoll-Schränken werden die Brennstoffzellen modular aufgebaut und angeschlossen. In der ersten Phase wurde eine 30 kW-Demonstrationsanlage aufgebaut und die Erzeugung von Strom und Wärme untersucht. Anschließend wird ein 120 kW-System auf einem Passagierschiff installiert und der produzierte Strom wird in das Bordnetz eingespeist. Die Anlage wird mit einem internen Reformer ebenfalls mit Methanol betrieben. Im nächsten Schritt soll Erdgas als Treibstoff unter Zuhilfenahme eines Erdgasreformers verwendet werden. In einer zweiten Phase soll ein dezentrales Energienetz mit mehreren Anlagen erprobt werden [2].

Im mit rund 17 Mio. € von der EU geförderten Projekt LeanShips mit rund 40 Partnern sollen von 2015-2020 Technologien zur Einsparung von Energie und Reduzierung von Emissionen untersucht und real demonstriert werden. An dem Vorhaben ist die Meyer Werft maßgeblich beteiligt und vor diesem Hintergrund wird auch die Stromerzeugung mit Solarzellen auf Schiffen erprobt [2]. Die Herstellung eines festen Ersatzbrennstoffes aus den Schiffsabfällen dient der Abfallverwertung und Energieeinsparung. Im ORC-Prozess (Organic Rankine Cycle) wird in einem thermodynamischen Kreisprozess mechanische Arbeit ausgekoppelt. Als Arbeitsmedium sollen niedrig siedende organische Stoffe wie Kohlenwasserstoffe oder Silikonöle dienen.

Bei dem Bau von Gastankern, die 2013 abgelieferte Coral Energy und 2017 abgelieferte Coral Energice waren LNG-Tanker, spielte die LNG-Technologie eine wichtige Rolle. Mit den LNG-Tankern und das 2017 von Meyer-Turku abgelieferte LNG-Fährschiff Megastar hat die Werftgruppe viel Erfahrungen gesammelt und das

komplexe LNG-Know How erworben. Das ergab Vorteile bei der Auftragsvergabe des derzeitigen Bauprogramms. Über die Hälfte der Schiffe im aktuellen Orderbuch (Tab. 2) werden aus Umweltgründen mit dem verflüssigten Erdgas LNG als Kraftstoff fahren, um die Umweltbelastung der Schiffe zu reduzieren.

11. Kreuzfahrtschiffe

Rund 45 Kreuzfahrtschiffe wurden bis Januar 2018 von der Werft abgeliefert, die in Baudocks entstanden (Abb. 12). 1986 wurde das erste Kreuzfahrtschiff der Meyer Werft, die „Homeric“ (42.000 GT) abgeliefert. Sie war das letzte Kreuzfahrtschiff dieser Größe, das nicht im Baudock entstand. Sie wurde als letztes Schiff mit einem klassischen Quer-Stapel-lauf zu Wasser gelassen und war auch das einzige Schiff dieser Größe, das zur Meyer Werft zurückgekehrt ist. Sie wurde 1990 um 40 Meter auf 244 Meter verlängert und verließ die Werft als Westerdam (54.000 GT).

Für Carnival Cruises, die größte Kreuzfahrtgesellschaft mit insgesamt rund 100 Schiffen lieferte die Meyer Werft 1995 und 2000 für die Tochter P&O Cruises die „Oriana“ (69.000 GT) und „Aurora“ (76.000 GT) ab. Für die deutsche Tochter Aida Cruises entstanden von 2007–2013 sieben Schiffe mit einer Vermessung von rund 70.000 GT.

Ab 1990 wurden an die Royal Caribbean Cruises, mit insgesamt rund 40 Schiffen weltweit die zweitgrößte Kreuzfahrtgesellschaft, 17 Kreuzfahrtschiffe abgeliefert. Darunter wurden für die Tochter Celebrity

Cruises fünf Schiffe von 1990–1997 (47.000 und 78.000 GT) und fünf Schiffe von 2008–2012 (125.000 GT) gebaut. Für die Tochter Royal Caribbean wurden von 2001–2004 vier Schiffe der Radiance of the Seas-Klasse mit 90.000 GT sowie von 2013–2016 drei Schiffe mit 170.000 GT abgeliefert. Zwei stehen für 2019 und 2020 im Orderbuch (Tab. 2). Das Typschiff „Celebrity Solstice“ (122.000 BRZ), das erste von fünf neuen Schiffen für Celebrity Cruises, wurde im September 2008 ausgeliefert. Die ab 2014 für Royal Caribbean Cruises gebauten Kreuzfahrtschiffe sind mit rund 167.000 BRZ vermessen.

Weitere Ablieferungen erfolgten an die Reedereien der sechstgrößten Kreuzfahrtschiffsgruppe mit 9 Schiffen des Genting Konzerns: Star Cruises, Norwegian Cruise Line und Dream Cruises. Disney Cruise Line und Saga Cruises sind weitere Gesellschaften, die Schiffe von der Meyer Werft erhielten.

12. Literatur

- [1] Eilers, R.; Kiedel, K.-P.: Meyer Werft; Herausg. Meyer Werft 1988
- [2] N. N.: Diverse Unterlagen, Vorträge und Pressemitteilungen der Meyer Werft
- [3] Hochhaus, K.-H.: Isensee, J.: Blauer Engel für die Cellus, Umweltaspekte im weltweiten Schiffsverkehr; Mensch & Technik (VDI/VDE) Nr. 2/2003
- [4] Hochhaus, K.-H.: Umweltbetrachtungen zur Schifffahrt; Hansa Nr.6/2007
- [5] Hochhaus, K.-H.: Alternative Kraftstoffe in der Seeschifffahrt; 2017 Schiffs-Ingenieur Journal März/April

Sauer Compressors

3-stage air-cooled!

less temperature
less maintenance cost
less installation cost

Sauer 3-stage air-cooled compressors
Setting the standard since 1970.

www.sauercompressors.com

Schnelllaufende Dieselmotoren von MAN Geschäft mit Dieselmotoren aus Nürnberg aufgewertet

Mit dem Jahresbeginn 2018 hat die Nutzfahrzeugtochter von MAN, die MAN Truck & Bus AG, ihren Geschäftsbereich für Dieselmotoren und Komponenten aufgewertet und in eine eigenständige Geschäftseinheit eingebracht.

Damit trägt das Unternehmen dem in den vergangenen Jahren in diesem Bereich erzielten Wachstum Rechnung.

Zu verschiedenen sind die Märkte für Nutzfahrzeuge und für Motoren, um damit in einer Einheit erfolgreich zu sein. So sollen mit der Neuorganisation die Geschäfte von „MAN Engines“ flexibler gestaltet und zum Beispiel schneller auf veränderte Gegebenheiten reagiert wie auch auf individuelle Wünsche der Kunden eingegangen werden.



Das Geschäft mit Motoren und Komponenten aus der Produktion von MAN Truck & Bus profitiert von Synergien mit der Lkw- und Bus-Produktion.

Der 12-Zylinder-Motor von MAN Engines kann maximal eine Leistung von knapp 1.400 kW bei einer Drehzahl von 2.300 min⁻¹ abgeben. Jüngstes Beispiel für Schiffsanwendungen sind die Motoren der Luxus-Flusskreuzfahrtschiffe von Crystal Cruises. Die vier baugleichen Schiffe erhielten jeweils vier Motoren (Leistung je 770 kW bei 1.800 min⁻¹) für den Antrieb der Bordagregate.

Foto: MAN T&B

Darüber hinaus verbindet man mit der Aufwertung von MAN Engines die Absicht, das Geschäft mit Motoren und Komponenten zu stärken und kontinuierlich weiter auszubauen. Geführt wird die Geschäftseinheit MAN Engines in Nürnberg von einem fünfköpfigen Team unter der Leitung von Dr. Matthias Schreiber.

MAN Engines entwickelt, produziert und vertreibt schnelllaufende Diesel- und Gas-Ottomotoren für unterschiedliche Anwendungen, zum Beispiel zum Antrieb von Stromerzeugungs- und Kraft-Wärme-Kopplungs-Anlagen, sowie von Landmaschinen, Schienen-, Wasser- und Sonderfahrzeugen. Das Leistungsspektrum reicht mit Vier- und

Sechs-Zylinder-Reihenmotoren sowie Acht- und 12-Zylinder-V-Motoren von 37 bis 1.397 kW.

Schwerpunkte des Motorengeschäfts im maritimen Bereich sind Arbeitsboote und Yachten. Während man in Nürnberg bei Arbeitsbooten, ausgehend von einem niedrigen Niveau, nur davon spricht, dass es aufwärts geht, liegt man mit Motoren für Yachten bis zu 30 Metern Länge offenbar voll im Trend. Bei den Arbeitsbooten kennzeichnen Aufträge aus den Bereichen Öl und Gas die Situation.

In welchem Umfeld MAN Engines tätig ist, wird mit einem Blick auf den weltweiten Motorenmarkt deutlich. Von den knapp 30 Motorenherstellern, die noch mit eigenen Entwicklungen den Markt mit Schiffsmotoren bedienen, liefert allein ein Drittel nur Motoren bis maximal 2.000 kW. Der stärkste Wettbewerb herrscht im Leistungsbereich von 500 bis 1.500 kW, zumal die Hersteller größerer Motoren teilweise auch hier tätig sind.

Insgesamt betrug der Jahresumsatz von MAN Engines mit Motoren und Komponenten 2016 knapp 370 Mio. Euro. Welchen Anteil daran Schiffsmotoren hatten, wurde nicht verlautbart. Für den Schiffsmotorenvertrieb in Deutschland ist die Niederlassung in Flensburg zuständig.

Mit Optimismus blickt man bei MAN Engines schon heute auf die SMM 2018, auf der das Unternehmen „einen nächsten Meilenstein präsentieren wird“. Man darf gespannt sein.

Hans-Jürgen Reuß

Innovative Kreuzfahrtschiffe sorgen für volle Auftragsbücher

Die Papenburger Meyer Werft und die Rostocker Neptun Werft blicken auf ein erfolgreiches Jahr 2017 zurück.

Wie die beiden Schiffbauunternehmen mitteilen, konnten sie mit neuen Aufträgen aus dem Kreuzfahrtsegment ihren Auftragsbestand weiter ausbauen. Die Beschäftigung sei damit bis 2023 langfristig gesichert. Nahezu alle großen Kreuzfahrtreedereien der Welt gehörten derzeit zum Kundenkreis der Werften.

2017 hat die Meyer Werft laut eigenen Angaben vor allem im Hinblick auf Umwelttechnik neue Technologie-Standards in der Branche gesetzt. Beispielhaft dafür sind Kreuzfahrtschiffe wie die „AIDAnova“, die flüssiges Erdgas als Brennstoff (LNG) nutzen wird.

Mit zwölf LNG-angetriebenen Schiffen im Auftragsbestand ist die Papenburger Werft führend im Kreuzfahrtschiffbau.

An der Brennstoffzellentechnologie und weiteren technischen Innovatio-

nen auf Passagierschiffen wird zudem intensiv geforscht, so die Werft.

Insgesamt hat die Papenburger Meyer Werft im Jahr 2017 die Kreuzfahrtschiffe „Norwegian Joy“ (Norwegian Cruise Line) und „World Dream“ (Dream Cruises) abgeliefert. Auf der Neptun Werft in Rostock-Warnemünde sind zwei Flusskreuzfahrtschiffe für Viking River Cruises fertiggestellt und übergeben worden.

(aus „Schiff&Hafen“ 2-2018)



Die „Norwegian Bliss“ wird die Meyer Werft in diesem Frühjahr abliefern.

Titelbild „Helgoland Ahoi“ – Neues Fahrgefühl mit gehobener Qualität

Etwas über ein Jahr haben die Arbeiten gedauert, jetzt ist es endlich soweit: Der Nachfolge der „Halunder Jet“ ist fertig. Rund 250 Werftarbeiter und 60 Mitarbeiter der Förde Reederei Seetouristik haben auf der AUSTAL-Werft in Cebu an dem Katamaran gebaut. Nach 15 Jahren treuer Dienste haben wir den alten „Halunder Jet“ im Herbst 2017 verabschiedet, berichtet die Reederei. Er wurde an die amerikanische Westküste verholt, wo er zukünftig als „Clipper V“ den Verkehr zwischen Seattle und Victoria auf Vancouver Island (Kanada) übernehmen wird.



Der neue Katamaran setzt vor allem in Sachen Komfort neue Standards: breitere Sitze, mehr Beinfreiheit und vor allem eine noch bessere Aussicht. Das Innendesign, entworfen von dem australischen Designbüro Spear Green, besticht durch seine helle und freundliche Atmosphäre und lädt zum Verweilen ein. Dank neun Panoramaischeiben, einer 4-Zonen-Klimaanla-

Basté & Lange GmbH
Am Genter Ufer 4a | 21129 Hamburg
Phone: +49 (0) 40 - 781109-0
Email: hamburg@kloska.com

Technical Ship Supply Provisions

Catering (Provisions & Stores)

Spare Parts & Repair Service
for Ship Engines
Governor- and Pump Technology

Maritime Environment Protection Systems
Biological Sewage Treatment
Ballast Water Treatment Systems
Oily Water Separator

Manufacturing of Nets

Sail Maker & Rigger

Airfreight & Logistics

On-/Offshore Equipment

Kloska Group
www.kloska.com

Everything a ship needs!

ge, mehrerer Flachbildschirme und eines rund 200 Quadratmeter großen Freidecks reisen unsere Helgoland-Liebhaber in Zukunft noch moderner und komfortabler – so wird für viele schon die Anreise zum Urlaub.

Der Neubau wird mit modernster Antriebstechnik ausgestattet. Die vier Hauptmaschinen des Typs 16V 4000 MTU M63L erbringen 8.960 KW (4 x 2.240KW) Leistung, das sind umgerechnet 12.182 PS. Zusammen mit vier Kamewa S71 Waterjets erreicht der Katamaran eine Geschwindigkeit von 35 Knoten bzw. 65 km/h.

Sowohl MTU als auch Kamewa kommen aus dem Hause Rolls-Royce.

Technische Daten:

Länge ü.a.:	56,40 m
Geschwindigkeit:	35 kn
Breite ü.a.:	14,00 m
Die Motoren :	16V 4000 MTU M63L
Zylinder:	16
Leistung:	4 x 2.240 KW bzw 12.182 PS
Waterjet: Typ	Rolls Royce KaMeWa 71 S4
Leistung :	1.50–5.100 KW
Passagiere:	680
Premium Class:	100
Panorama Class:	202
Jet Class:	378
Tiefgang	2,50 m
Geschwindigkeit:	35 kn



Brennstoff, Schmierstoff, Hydraulik-Öl

- Tragbare Testgeräte
- In-line Sensorik
- Schnellanalysenschränke
- Ultraschall Reinigung
- Musterziehgeräte



Martechnic GmbH

Adlerhorst 4 · D-22459 Hamburg · Phone: +49(40) 853 128-0 · Fax: +49(40) 853 128-16
e-mail: info@martechnic.com · www.martechnic.com

MAN Cryo liefert LNG-Bunkeranlage für Göteborg

Das schwedische Infrastrukturunternehmen Swedegas hat MAN Cryo, Hersteller von Brenngassystemen (LNG) für den Schiffbausektor von MAN Diesel & Turbo, mit der Lieferung einer LNG-Bunkeranlage für den Hafen von Göteborg beauftragt.



Im schwedischen Göteborg soll die LNG-Bunkeranlage mehr Flexibilität für Kunden und LNG-Zulieferer bieten.

Die neue Anlage soll es Schiffen ermöglichen, LNG-Brenngas von Lkw oder Containern zu bunkern und gleichzeitig Güter an zwei Anlegestellen am Hafen zu laden/löschen. Damit

entfällt der separate Betankungsstopp. Diese Lösung bietet mehr Flexibilität für die Kunden und LNG-Zulieferer und steht mehreren Lieferanten offen.

„Wir sind sehr glücklich darüber, mit diesem Vertrag die erste derartige Bunkeranlage im wichtigen Hafen von Göteborg, bauen zu können.“

Unsere Strategie, LNG-Lösungen für den maritimen Markt anzubieten, die sowohl an Bord von Schiffen als Bunkerinfrastruktur eingesetzt werden können, passt perfekt in die allgemeine Entwicklung hin zum sauberen Schiffsantrieb“, erläutert Mikael Adler, Geschäftsführer der

MAN Diesel & Turbo, Schweden, und ergänzt: „Wir wollen robuste, intelligente und flexible Lösungen auf den Markt bringen, und dieses strategische Projekt ist ein hervorragendes Beispiel dafür.“

Die maßgeschneiderte Anlage verfügt über eine Entladestation für LNG-Anhänger oder Container, Zuberpumpen, vakuumisolierte Rohrleitungen und Bunkeranlagen, um einen effizienten Betrieb zu ermöglichen. Sie wurde von der EU als eines der am meisten priorisierten Infrastrukturprojekte in Europa bezeichnet und wird auch die strengere Schwefelrichtlinie für den Schiffsverkehr erfüllen.

MAN Cryo wird das Projekt unter den Bedingungen eines EPC-Vertrages einschließlich Planung, Beschaffung und Bau ausführen und über die Niederlassung von MAN Diesel & Turbo in Göteborg abwickeln. Die Anlage soll 2018 eröffnet und von Swedegas in enger Zusammenarbeit mit dem Hafen von Göteborg verwaltet und betrieben werden.

(aus „Schiff&Hafen“ 2-2018)

Shell baut LNG-Bunker-Netzwerk aus

Um den Ausbau seines LNG-Marine-Kraftstoff-Geschäfts voranzutreiben, hat Shell Western LNG B.V. das LNG-Bunkerschiff „Cardissa“ übernommen und einen langfristigen Chartervertrag für ein weiteres LNG-Bunkerschiff abgeschlossen.

Die „Cardissa“ verfügt über eine LNG-Ladekapazität von 6.500 m³ und ist in Rotterdam stationiert. Mit dem hochseetauglichen Schiff will Shell seine Kunden in Europa mit LNG aus dem niederländischen Gate Terminal versorgen.

Die zusätzlich gecharterte LNG-Bunkerbarge mit Kapazitäten für 3.000 m³ LNG wurde von den Unternehmen Victrol NV und CFT gebaut und soll küstennah und in Binnengewässern eingesetzt werden.

„LNG als Kraftstoff für Schiffe spielt eine entscheidende Rolle im künftigen Energiemix“, erklärt Steve Hill, Executive Vice President von Shell Energy. „Mit den Bunkerschiffen und dem Gate Terminal unterstreicht Shell sein Vorhaben, eine verlässliche Lieferkette aufzubauen.“

(aus „Schiff&Hafen“ 10-2017)



Shell will mit der „Cardissa“ Kunden in Europa mit LNG beliefern.

Foto: Shell

Herz verkauft DNV GL-Anteile

Die Beteiligungsgesellschaft Mayfair von Unternehmer Günter Herz hat ihre Anteile an der Klassifikationsgesellschaft DNV GL an die Stiftung Det Norske Veritas verkauft. Mit der Übernahme des 36,5-prozentigen Anteils ist die norwegische Stiftung alleinige Eigentümerin des DNV GL.

Herz hatte 2006 in den Germanischen Lloyd (GL) investiert, 2012 erfolgte der Zusammenschluss mit DNV. Seit der Fusion habe man die Organisation angepasst und Synergien realisiert, so die Unternehmensführung. Forschung & Entwicklung seien gestärkt und die digitale Transformation vorangetrieben worden.

Es soll keine Veränderungen im Management, der Organisation, des Namens oder Brandings geben. Der Hauptsitz des Bereichs Maritime von DNV GL wird in Hamburg bleiben.

(aus Schiff&Hafen“ 2-2018)

Mit EU-Förderung Stena Line testet Batteriebetrieb

Die schwedische Fährreederei Stena Line hat an die Callenberg Technology Group in Göteborg einen Auftrag zur Lieferung einer 1-MWh-Batterie vergeben, die auf der im Verkehr zwischen Göteborg und Frederikshavn eingesetzten RoPax-Fähre „Stena Jutlandica“ installiert wird. So soll das 1996 in den Niederlanden erbaute 29.690-BRZ-Schiff noch vor dem Sommer zunächst in den Anlaufhäfen elektrisch betrieben werden. Ziel ist es, die „Stena Jutlandica“ künftig 50 Seemeilen mit Batteriestrom betreiben zu können.

Das jetzt gestartete Batterieprojekt wird schrittweise umgesetzt. Es basiert auf der Plug-In Hybrid-Technologie. Die Batterien werden geladen wenn die 183,3 m lange und 21,5 kn schnelle Fähre an der Landstromanlage im Hafen angeschlossen ist. Sie können aber auch im normalen Schiffsbetrieb über die Generatoren des mit einer 25.920 kW leistenden Maschinenanlage (4-MAN-Motoren) ausgestatteten Schiffes geladen werden. Zunächst sollen mit einer Batteriekapazität von 1 MWh die Bugstrahlruder mit Batteriestrom betrieben werden und das An- und Ablegen im Hafen elektrisch erfolgen und Lastspitzen während des Fährbetriebs abgedeckt werden.

Im zweiten Schritt wird der Batterieantrieb durch die Erhöhung der Kapazität auf 20 MWh auf die beiden Verstellpropeller ausgedehnt, so dass die „Stena Jutlandica“ 10 Seemeilen elektrisch betrieben werden kann.

Schritt 3 sieht eine weitere Erhöhung der Batteriekapazität auf 50 MWh vor, so dass die Fähre die angestrebten 50 Seemeilen mit Batteriestrom fährt,



Fährt künftig mit Batteriestrom: Die „Stena Jutlandica“ ist auf der Route Göteborg-Frederikshavn im Einsatz.

was der gesamten Distanz zwischen Göteborg und Frederikshavn entspricht. Der mehrstufige Projektansatz erleichtert es der Reederei, Wissen und Erfahrungen im elektrischen Betrieb von Fähren zu sammeln. Wenn das Projekt erfolgreich ist, soll es auch auf anderen Schiffen der Stena Line-Flotte umgesetzt werden. Die technischen Lösungen werden zusammen mit der hauseigenen Entwicklungsabteilung Stena Teknik entwickelt, die in engem Austausch mit Wissenschaft, Behörden und Zulieferern steht. Die erste Phase wird von der schwedischen Schifffahrtsbehörde und der EU unterstützt und zur Hälfte finanziert.

„Nachhaltigkeit ist eines unserer strategischen Kernziele, wir suchen ständig nach neuen Wegen um die Auswirkungen unseres Betriebs auf die Umwelt zu minimieren.“

Seit 2015 ist beispielsweise Methanol Teil unseres Schiffsbetriebs auf der „Stena Germanica“ zwischen Göteborg und Kiel, und wir arbeiten an über 300 verschiedenen Energiesparprojekten. Mit wachsenden Batteriekapazitäten wird elektrischer Antrieb eine interessante Alternative für Fähren, bei der Emissionen vollständig vermieden werden können“, so Stena Line-Chef Niclas Martensson.

Jens Meyer



Tacke

Einspritztechnik · Injektionstechnik

Ihr Service-Partner.

Reparatur. Fertigung. Beratung.



Diesel-Elektrik
F. Tacke GmbH
Tiedemannstraße 7
22525 Hamburg

TEL +49 - (0)40 - 89 06 77-0
FAX +49 - (0)40 - 850 30 00
service@tacke-hamburg.de
www.tacke-hamburg.de

Bibby Marine bestellt neues Off- shore-Serviceschiff

EnBW und Siemens Gamesa haben mit der Liverpools Reederei Bibby Marine Services Ltd. Charterverträge über ein neu zu bauendes Serviceschiff abgeschlossen.

Das sogenannte Service Operation Vessel (SOV) soll in den Offshore-Windparks EnBW „Hohe See“ und „Albatros“ eingesetzt werden. EnBW und Siemens Gamesa werden das SOV für zehn Jahre chartern. Die ersten fünf Jahre übernimmt Siemens Gamesa, die zweiten fünf Jahre EnBW. Das Spezialschiff soll im Sommer 2019 in Dienst gestellt werden.





Verein
der Schiffsingenieure
zu Rostock e.V.

angeschlossen der Vereinigung
Deutscher Schiffsingenieure (VDSI)

Postanschrift:

im Hause
Hochschule Wismar, Bereich Seefahrt
Verein der Schiffsingenieure zu Rostock e.V. (VSIR)
Richard-Wagner-Straße 31
18119 Rostock-Warnemünde

Internet: www.vsir.de

E-Mail: webmaster@vsir.de

Bankverbindung:

IBAN: DE70 1305 0000 0450 0012 02
BIC: NOLADE21ROS

Vorsitzender:

Dipl.-Ing. Detlef Junge

Schriftführer:

Dipl.-Ing. Ralf Griffel, Tel. 0381 - 4 98 58 84

Schatzmeister:

Dipl.-Ing. Helmut Jürchott

**Verantwortlicher Redakteur für den
Zeitungsteil Rostock:**

Dipl.-Ing. Ralf Griffel

Telefon: 0381 - 4 98 58 84

E-Mail: webmaster@vsir.de

Der Bezugspreis für die Fachzeitschrift
„Schiffs-Ingenieur Journal“
ist im Mitgliedsbeitrag eingeschlossen.

VSIR- Stammtisch

der Stammtisch
der Schiffsingenieure zu Rostock
trifft sich
jeden 2. Donnerstag im Monat



um 17. 00 Uhr im Restaurant
„Stralsunder“
Wismarsche Straße · 2218057 Rostock

Der Vorstand des VSIR
gratuliert folgenden
Mitgliedern
herzlich zum Geburtstag

80 Jahre

Hans Kantner 18. 6. 38

82 Jahre

Manfred Apfel 14. 6. 36

84 Jahre

Alfred Strauch 22. 5. 34

Bernhard Gleß 24. 6. 34

Wir wünschen Ihnen
noch viel Freude in unserem Verein.

Der Vorstand

Nachruf

Von unserem Mitglied

Prof. Dr.-Ing.habil.

Eckard Moeck

mussten wir uns am 28. 2. 2018
verabschieden, da er auf seine letzte
Reise gegangen ist.

Der Vorstand

Protokoll der Jahreshauptversammlung 2018

Die Jahreshauptversammlung (JHV) für das Geschäftsjahr 2017 wurde durch eine Veröffentlichung im Internet und ein persönliches Einladungsschreiben vom 1. 12. 2017 an alle Mitglieder angekündigt.

Die Jahreshauptversammlung fand am Sonnabend, den 3. 2. 2018, in der Zeit von 9.30 Uhr bis 11.50 Uhr, im Raum 2306, des Hauses 2, des Bereiches Seefahrt der Hochschule Wismar, University of Technology, Business and Design, in Rostock-Warnemünde, statt.

Erschienen waren 45 Mitglieder.

Die Mitglieder wurden durch den Versammlungsleiter, Herrn Griffel, herzlich begrüßt und die Beschlussfähigkeit der Versammlung festgestellt. Herr Griffel begrüßte außerdem Herrn Wehner vom Bereich Seefahrt der Hochschule Wismar.

Die nachfolgend aufgeführte Tagesordnung wurde einstimmig gebilligt.

1. Rechenschaftsbericht des Vorstandes
2. Bericht der Kassenprüfer
3. Bericht zur Arbeit in der VDSI
4. Bericht über den Bereich Seefahrt
5. Diskussion zu den Berichten
6. Behandlung fristgemäß eingereichter Anfragen und Anträge
7. Entlastung des Vorstandes
8. Bestätigung des Vorstandes und der Kassenprüfer
9. Festsetzung des Mitgliedsbeitrages 2018
10. Verschiedenes

Zu Top 1

Der Vorsitzende des Vereins, Herr Junge, gab einen ausführlichen Überblick über das Vereinsleben, die Mitgliederentwicklung und das im letzten Geschäftsjahr und der letzten Wahlperiode Geleistete.

Der Vorstand führte im Berichtszeitraum 2017 insgesamt sechs Vorstandssitzungen durch, auf denen das Vereinsleben organisiert und über Probleme in der deutschen Seeschifffahrt diskutiert wurde.

Es konnten zwei neue Mitglieder gewonnen werden. Drei Vereinsmitglieder verließen den Verein oder mussten aufgrund von langjährigen Zahlungsrückständen ausgeschlossen werden. Drei Vereinsmitgliedern wurde mit einer Gedenkminute gedacht, die für immer gegangen sind.

Der gegenwärtige Mitgliederstand des VSIR beträgt 128 persönliche Mitglieder und 10 korporative Mitglieder. Somit ist die Zahl der Mitglieder im Vergleich zum letzten Jahr ein wenig gesunken. Insgesamt ist

über einen längeren Zeitraum eine fallende Tendenz der Mitgliederzahlen und eine Überalterung des VSIR zu verzeichnen.

Es wurden im Jahr 2017 insgesamt vier „Treffe Schiffsbetriebstechniker“ (SBT) durchgeführt, die alle mit Erfolg und hoher Teilnehmerzahl stattgefunden haben. Ein Treff wurde anlässlich des 65-jährigen Gründungstages der Deutschen Seereederei Rostock DSR durchgeführt.

Herr Junge dankte dem Korporativmitglied Bereich Seefahrt der Hochschule Wismar für die unkomplizierte Zusammenarbeit und deren fachliche Heimat.

Im Jahr 2017 fanden drei Exkursionen statt, die wieder sehr gelungen waren. Wie alle 2 Jahre fand auch eine Teilnahme am ICST-Kongress in Hamburg statt, den es in Zukunft wohl nicht mehr geben wird. Er rief alle Anwesenden dazu auf, Vorschläge für Exkursionen an den Vorstand zu melden.

Anlässlich der „Hanse Sail 2017“ in Rostock wurde vom VSIR das „Engineer's Reception“ zum 23. Mal mit Erfolg im „Klock 8“ mit etwa 100 Gästen organisiert. Herr Junge dankte den zahlreichen Vereinsmitgliedern, die zum Gelingen dieser Veranstaltung beigetragen hatten. Der Termin für das Engineer's Reception 2018 ist der 9. 8. 2018.

Herr Junge informierte über den Maritimen Rat Rostock, bei dem auch der VSIR Mitglied ist. Es wird hier das Anliegen verfolgt, die maritime Kultur und Denkmäler in Rostock zu erhalten und zu fördern. Hauptziel

ist und bleibt die Planung und Schaffung einer Maritimen Meile in Rostock.

Der Verein hat auch im vergangenen Berichtszeitraum wieder viele Einladungen von Vereinen und Institutionen zu interessanten Veranstaltungen erhalten, die von Vereinsmitgliedern wahrgenommen wurden. Der Vortragende berichtete über die gute Zusammenarbeit mit maritimen Vereinen und Institutionen der Region.

Bewährt hat sich auch die Möglichkeit, Informationen über den VSIR über das Internet unter „www.vsir.de“ zu beziehen, von der schon viele Besucher Gebrauch gemacht haben. Hinzu kommt die gemeinsame Seite der Ortsvereine der Schiffingenieure „www.schiffingenieursvereinigung.de“, die Auskunft über die gemeinsame Arbeit gibt. Das Internet wird auch dafür genutzt, kurzfristig Informationen über Newsletter an viele Vereinsmitglieder zu verteilen.

In den örtlichen Zeitungen, insbesondere der NNN, fand die Arbeit des VSIR ebenfalls breiten Anklang. Beiträge von Vereinsmitgliedern erschienen regelmäßig im Schiffingenieur-Journal. Den Kontakt zur Redaktion in Hamburg und die Erstellung der Seiten wird durch Herrn Griffel durchgeführt.

Sehr beliebt ist auch der vom VSIR organisierte monatliche Stammtisch in der Rostocker Gaststätte „Stralsunder“, was die ständig hohen Teilnehmerzahlen belegen. Der Heizerball als VSIR-Traditionsveranstaltung fand wieder mit Erfolg in der Gaststätte „Klock 8“ statt.

Im Anschluss gab Herr Junge einen Überblick über die geplanten Veranstaltungen. Im Jahr 2018 werden wiederum vier „Treffs Schiffsbetriebstechniker“ stattfinden, von denen der erste mit Thema und Praxispartner bereits bekannt gegeben werden konnte. Weiterhin sind wieder Exkursionen bzw. Besichtigungen für das Jahr 2018 geplant.

Der Vortragende stellte fest, dass sich der Verein auf der Grundlage seiner Satzung erfolgreich weiterentwickelt hat. Das Vereinsleben war dank des aktiven Mitwirkens vieler Mitglieder ereignisreich und interessant. Der Vorstand dankte allen Vereinsmitgliedern, die durch ihre Aktivitäten und ihr Engagement zu dieser positiven Entwicklung des Vereins beigetragen haben.

Es wurden Mitglieder, die 10, 20 oder 25 Jahre dem VSIR angehören mit einer Urkunde gewürdigt. Außerdem wurden Auszeichnungen für die aktive Gestaltung des gesonderten SBT's ausgehändigt. Herr Otto wurde aus dem Vorstand verabschiedet und es wurde ihn für seine jahrelange Arbeit im Vorstand des VSIR gedankt.

Dem anwesenden Journalisten zu maritimen Themen der lokalen Zeitung Neuste Norddeutsche Nachrichten NNN Herrn Reiner Frank wurde mit der Ehrennadel des Vereins und einen Blumenstrauß für die Berichterstattung über die Arbeit des VSIR gedankt.

Zu Top 2

Die beiden Kassenprüfer, die Herren Seier und Beier, erstellten per 03.02.2018 den Kassenprüfungsbericht für das Geschäftsjahr 2017.

Alle Einnahmen und Ausgaben wurden auf rechnerische Richtigkeit sowie auf die satzungsgemäße Verwendung der Mittel geprüft.

Herr Beier informierte die Anwesenden über alle Einnahmen und Ausgaben.

Er sprach die Empfehlung aus, den Vorstand für das Jahr 2017 zu entlasten.

Zu Top 3

Der Rostocker Ortsverein wurde im abgelaufenen Geschäftsjahr durch die Herren Bernhardt und Rachow im Verwaltungsausschuss (VA) der Vereinigung Deutscher Schiffingenieure (VDSI) vertreten.

Im Geschäftsjahr 2017/2018 wechselte der Vorsitz im Verwaltungsausschuss der VDSI turnusmäßig an den Verein der Schiffingenieure zu Hamburg e.V. (VSIH). Die Funktion des Sprechers nahm unverändert Herr Dr. Boy war, der stellvertretende Sprecher ist Herr Dr. Bernhardt.

Insgesamt fanden im Jahr 2017 vier Sitzungen des Verwaltungsausschusses statt, an denen der Rostocker Ortsverein teilnahm. Eine Sitzung wurde kurzfristig abgesagt. Neben der gegenseitigen Information über Aktivitäten in den jeweiligen Ortsvereinen nahmen die nationale und internationale Entwicklung im Bereich der Ausbildung, Schiffsbesetzung, Nachwuchsförderung sowie der aktuellen Gesetzgebungsverfahren breiten Raum in der Arbeit der VDSI ein.

Im Ergebnis der Studie konnte festgestellt werden, dass es seitens der maritimen Wirtschaft einen Fachkräftebedarf an Absolventen der Nautik und Schiffsbetriebstechnik gibt. So kann jeder Ortsverein bis 300 Mitglieder 2 und ab 301 Mitglieder 3 Delegierte und je 100 weitere Mitglieder einen weiteren Delegierten benennen. Weiterhin müssen nun mindestens 50% der maximal möglichen Delegierten zur Beschlussfassung anwesend sein.

Im Jahr 2018 wird die Jahreshaupt- und Delegiertenversammlung in Hamburg und ein Jahr später in Rostock stattfinden.

Die VDSI hatte im Jahr 2016 eine „Analyse zum Bedarf der maritimen Wirtschaft an Absolventen der Schiffsbetriebstechnik“ durchgeführt. Auch der VDKS hat im vergangenen Jahr eine Studie zum Bedarf an Absolventen der Nautik abgeschlossen. Im Ergebnis der Studie konnte festgestellt werden, dass es seitens der maritimen Wirtschaft einen Fachkräftebedarf an Absolventen der Nautik und Schiffsbetriebstechnik gibt. Eine klare Aussage zur Anzahl des zukünftigen Bedarfs seitens der beteiligten Unternehmen oder Verbände blieb offen.

Im Zuge der Änderung der Schiffsbesetzungsverordnung, nach der auf Schiffen deutscher Flagge nur noch der Kapitän und ein weiterer Offizier EU-Bürger sein müssen versucht die VDSI auf die Evaluationskriterien dieser Änderung Einfluss zu nehmen. Das dazu begonnene Gespräch mit einem Bundestagsabgeordneten der Linksfraktion im vorigen Jahr wird weiter fortgesetzt, um die Bedenken gegen eine reduzierte Personalvorgabe in der Schiffsbesetzungsverordnung deutlich zu machen.

Die auf der 4. Sitzung des Unterausschusses der IMO „Human Element Training and Watchkeeping“ (HTW4) behandelten Themen waren nach Meinung des VA keine, die die Teilnahme der VDSI erforderlich machten.

Herr Rachow berichtete auch aus seiner Arbeit in der Berufsgenossenschaft Verkehr. Die Ergebnisse der als Hamburger „Seafarer Study“ bezeichneten und 2017 beendeten Studie sollen in die Präventionsarbeit einfließen.

Die branchenspezifische Regelung „DGUV Vorschrift Seeschiffahrt“ (ehemals UVV-See) ist im Jahr 2017 durch die BG Verkehr beschlossen worden und liegt zur Siegelung des Bundesministeriums für Arbeit und Soziales (BMAS) vor. Danach soll sie durch die Veröffentlichung endlich in Kraft treten.

Die Branchenkonferenz Seeschiffahrt, an der zahlreiche Experten teilnehmen, befasste sich mit Ladungsbränden auf See und stellte die Frage nach der Verbesserung der Brandbekämpfung- und Vermeidung durch Reeder und Besatzung. Als Ergebnis wurde festgestellt, dass die Ladungsdeklaration und Überwachung der tatsächlichen Inhalte verbessert werden muss, dass nur Entstehungsbrände erfolgreich bekämpft werden können, dass es ein generelles Löschmittel an Bord nicht vorhanden ist, dass bei Ladungsbränden Wasser als Löschmittel oft besser als CO₂ geeignet ist und dass die Ausbildung an die tatsächlichen Gegebenheiten an Bord angepasst werden muss.

Zu Top 4

Herr Wehner informierte über die bauliche Entwicklung, die Entwicklung der Studentenzahlen, die Ausbildungsbasis, das Studienangebot und weitere Aufgaben für das Jahr 2018 am Bereich Seefahrt.

Der im Jahr 2015 begonnene 1. Bauabschnitt des Haus 2 (Turmgebäude) konnte mittlerweile abgeschlossen werden. Alle Räume sind auf dem neusten Stand der Technik. Der Beginn des 2. Bauabschnittes des Haus 2 (Klassentrakt) ist für März 2019 geplant. Die Diskussionen um den geplanten Neubau des Maschinen- und Anlagenlabors (MAL) sind trotz fertig gestellter Planungsunterlagen von Seiten des Bereiches Seefahrt noch immer nicht ganz abgeschlossen. Selbst der Standort und Zeitpunkt des Baubeginns des neuen Gebäudes liegen noch nicht eindeutig fest.

Die Studentenzahlen im technischen und nautischen Bereich befinden sich derzeit, entsprechend der äußeren Bedingungen, im Abwärtstrend. Neueinschreibungen gab es im Jahr 2017: 117, womit insgesamt 394 Studenten am Bereich Seefahrt studieren. Mit der Fachschule zusammen befinden sich insgesamt 488 Studierende und Fachschüler in der Ausbildung auf dem Campus des Bereiches Seefahrt.

Als technische Ausbildungsbasis sind nun die nautischen Labore ausgerüstet worden oder werden noch ausgerüstet. Auch das MSCW muss wieder auf den neusten Stand der Technik gebracht werden. Inzwischen wurde aber der AIDA-Simulator übernommen, da die Weiterbildung der Carnival-Gruppe nun woanders stattfindet. Teile dieses Simulators werden in die Simulatoren des MSCW integriert, während die übrigen Teile bei der Grundsanierung Verwendung finden sollen. Das Konzept der Erneuerung des MSCW musste deshalb noch einmal angepasst werden.

Herr Wehner zeigte sich davon überzeugt, dass die Seefahrtzeit an Bord von Schiffen in den meisten Fällen ein Sprungbrett für eine spätere Tätigkeit an Land darstellt. Den Entscheidungsträgern muss klargemacht werden, dass eine seefahrtspezifische Ausbildung Grundlage für eine erfolgreiche Wirtschaft eines Landes darstellt. Reklame für die Ausbildung am Bereich Seefahrt soll nun auch auf den AIDA-Schiffen mit Hilfe von Flyern und durch Vortragsveranstaltungen an Bord durch ehemalige Absolventen gemacht werden. AIDA sucht auf jeden Fall Ingenieure für ihre Schiffe.

Herr Wehner stellte noch einmal die Studiengänge am Bereich Seefahrt vor. Der Studiengang Schiffselektrotechnik läuft, aber die entsprechende Studentenzahl könnte höher sein. Der Studiengang Marine Engi-

neering läuft erfolgreich in Surabaya (Indonesien). Der Master-Studiengang Marine Engineering in Semarang (Indonesien) wird vorbereitet. In Vorbereitung befindet sich der Nautik-Studiengang in Semarang. Die Studienpläne sind vor Ort in Indonesien ähnlich wie die am Bereich Seefahrt. Der Bereich Seefahrt unterstützt aktiv die Entwicklung des Weiterbildungszentrums in Surabaya zu einer Hochschule.

Als Aufgabe für 2018 steht außerdem die berufsrechtliche Akkreditierung, die durch das BSH durchgeführt wird. Eine vorläufige Akkreditierung liegt bereits vor.

Wie in den anderen Jahren gab es zahlreiche Besuche durch ausländische Delegationen zum gemeinsamen Erfahrungsaustausch.

In der Forschung für die Maschinenbetriebstechnik befinden sich zurzeit die Projekte Membran (Vorhersage von Abgasemissionen und Kraftstoffverbräuche mit Hilfe der Fasttime-Simulation zur Manöverplanung) und Asche-Cluster (Entwicklung offenerporiger Partikelfilter für Schiffsdieselmotoren).

Zu Top 5

Herr Köstler begann die Diskussion mit einem pessimistischen Bericht über die Reederei NSB im NDR über die Ausflaggung ihrer Schiffe und dem Werdegang eines deutschen Schiffsingenieurs.

Herr Rachow erklärte, dass das für die Reederei NSB gilt, andere Reedereien verhalten sich da anders. Die Bedingungen für die deutschen Seeleute werden aber nicht besser.

Herr Beier sah die Zukunft der ausgebildeten jungen Leute negativ. Er könne den genannten Bericht aus seinen eigenen Erfahrungen bei der Reederei Laiesz bestätigen. Die ausgebildeten deutschen Seeleute erhalten weniger Verdienst und es werden nur noch ausländische Seeleute an Bord der Schiffe gefahren. Mit Glück erhalten sie ein Praktikum und ihr Patent, werden aber nach kurzer Zeit im Beruf wieder entlassen, ohne eine Chance zum Aufstieg in der deutschen Seefahrt gehabt zu haben.

Herr Rachow entgegnete, dass wer so diskutiere, der rede den Berufsstand des Seemanns in Deutschland tot. Man müsse die Chancen der ehemaligen Studenten, insbesondere der Schiffsbetriebstechniker, später an Land beachten.

Herr Reinhardt berichtete, dass Technische Offiziersanwärter (TOA) und Nautiker Schwierigkeiten haben, eine Anstellung bei den Reedereien zu finden. Für die Schiffsbetriebstechniker sieht es dagegen wesentlich besser aus.

Es wurde an den Vorstand die Frage gestellt, ob angesichts der 800 Jahrfeier Rostocks Aktivitäten geplant sind. Herr Junge wies auf den von der Stadt Rostock geplanten Festumzug hin. Genauere Details sollen auf der nächsten Vorstandssitzung und dem Stammtisch besprochen werden. Herr Marnau rief alle Anwesenden dazu auf, sich an diesen Festumzug zu beteiligen. Einen gesonderten Treff Schiffsbetriebstechniker, wie vorgeschlagen, wird es dazu nicht geben. Einen Informationsstand, so wie ihn die Stadt Rostock anbietet, wird es aus Kostengründen ebenfalls nicht geben.

Herr Marx informierte darüber, dass er einen Beitrag in der nächsten „Voll Voraus“ über 60 Jahre Motorschiff Dresden veröffentlichten wird.

Zu Top 6

Es lagen keine Anfragen oder Anträge an die Jahreshauptversammlung vor.

Zu Top 7

Die Berichte wurden von den Anwesenden der Jahreshauptversammlung genehmigt. In einer Abstimmung wurde der Vorstand für das Geschäftsjahr 2017 einstimmig entlastet.

Zu Top 8

Die Mitglieder des Vorstandes und die Kasensprüfer wurden für das laufende Geschäftsjahr 2018 bestätigt.

Zu Top 9

Der Vorschlag des Vorstandes, die Mitgliedsbeiträge 2018 so wie in den Vorjahren zu belassen, wurde durch die Versammlung einstimmig angenommen. Damit gilt weiterhin:

Jahresbeitrag persönliche Mitglieder	36,- €
Jahresbeitrag studentische Mitglieder	12,- €
Jahresbeitrag korporative Mitglieder mind.	60,- €
Eintrittsgebühr (außer Studenten)	20,- €

Zu Top 10

Es gab keine Wortmeldung zum Top Verschiedenes.

Zum Schluss bat Herr Griffel um eine gute Zusammenarbeit im Verein und wünschte allen Anwesenden einen angenehmen 23. Heizerball und beendete die Versammlung.

Rostock, den 3. 2. Februar 2018

Griffel, Schriftführer

Treff Schiffsbetriebstechniker zum 65. Geburtstag der DSR

Im Oktober stellte unser Verein seinen Treff Schiffsbetriebstechniker aus Anlass des 65. Jahrestags der Gründung der DSR unter das Motto „Die Schiffstechnik in der Deutschen Seereederei Rostock“.

Fünf Vereinsmitglieder, allesamt hatten vor ihrer Seefahrtskarriere einen „ordentlichen“ Landberuf erlernt und durch ein Studium an der Ingenieurschule für Schiffstechnik Warnemünde bzw. an der IHS Warnemünde/Wustrow die Voraussetzungen für ihr Patent geschaffen, hielten dazu entsprechende Vorträge.

Dipl.-Ing. Heinz Jürgen („Atze“) Mar-nau, zu DSR-Zeiten u. a. als Chief, Technischer Inspektor und Abteilungsleiter Containerreparatur tätig, hatte bei der Planung und Vorbereitung „den Hut auf“ und leitete in seiner gekonnten Art und Weise die Veranstaltung. Er stellte dabei auch den Entwicklungsweg der einzelnen Referenten dar. Da dieser eng mit der Geschichte der Deutschen Seereederei Rostock verbunden ist, werde ich, wenn auch nur kurz und unvollständig, bei der Vorstellung der einzelnen Vorträge mit darauf eingehen.

Dipl.-Ing. Gerhard Marx erreichte als Ingenieur für Schiffsmaschinenbau über

einen Sonderlehrgang den Abschluss als Schiffingenieur, fuhr lange Zeit als Chief und war zuletzt bis zu seinem Vorruhestand 1990 Abteilungsleiter „Standardisierung und Messwesen“ im WTZ. Anstelle des geplanten Vortrags über die Hauptantriebsmotoren der Typ-IX-Schiffe (8 SV 66 AU) referierte er über die Schwierigkeiten bei der Konstruktion und beim Bau dieser Schiffe. So erarbeiteten ehemalige Flugzeugbauer die gesamten Konstruktionsunterlagen für diesen neuen Schiffstyp. Eine kaum vorhandene Zulieferindustrie für die Ausrüstung der Schiffe (artfremde Betriebe mussten sich erst in diese Thematik „einarbeiten“), die damalige Embargopolitik, aber auch die Reparationsleistungen der Werften an die Sowjetunion führten u.a. dazu, dass es zu Komplikationen und Mängeln bei den Schiffen kam. Diese konnten aber nach der Indienststellung des 1. Schiffes, der „Frieden“ im Jahre 1957, und dem Bau weiterer 14 Schwesterschiffe allmählich überwunden werden.

Mit dem Thema „Einige Aspekte der Vorbereitung und Durchführung von Reparaturen der Schiffe der DDR-Handelsflotte im In- und Ausland“ beschäftigte sich der Vortrag von Dipl.-Ing. Peter Voss. Während diesbezüglich durch das fahrende Personal der DSR-Schiffe die „beliebten“ Grob- und Feinlisten für einen Werftaufenthalt erarbeitet werden mussten, war im Hintergrund durch die Hauptabteilung Flotteninstandhaltung ein weiterer hoher Aufwand erforderlich.

Die Unbeweglichkeit der Planwirtschaft, der Material- und Ersatzteilmangel und die Devisenknappheit der DDR erschwerten dabei die Arbeit. Mitunter waren Werftaufenthalte in sozialistischen Bruderländern, neben der normalen Bezahlung, mit zusätzlichen Lieferungen dort fehlender Konsumgüter verbunden.

Noch komplizierter wurde es, wenn eine Havarie-reparatur auf Valutabasis anstand. Der zuständige Inspektor musste schon eine Kette von Begründungen für die Notwendigkeit der Reparatur liefern, damit die erforderlichen Devisen freigegeben wurden. Dabei musste er auch mit persönlichen Konsequenzen rechnen, wenn von der ursprünglichen Planung abgewichen wurde. Nach seiner Fahrzeit als Chief war Peter Voss u. a. als Hauptabteilungsleiter der Flotteninstandhaltung bei der DSR tätig und arbeitete nach der Wende in der Inspektion der Orion Schiffahrtsgesellschaft Hamburg.

Der Dipl.-Ing. für Schiffselektrotechnik/-elektronik Hubert Zimmermann fuhr nach der Wende als E-Ing. weiter, wobei er auf verschiedenen „AIDA“-Passagierschiffe unterwegs und zuletzt als Chief Electrician tätig war. Zuvor war er auf mehreren DSR-Schiffen unterwegs und hatte 11 Jahre als E-Inspektor gearbeitet. „Das zunehmend umfangreichere Aufgabengebiet der Elektro- und Automatisierungstechnik an Bord“ war sein Thema bei unserer Veranstaltung. In seinem Vortrag wurde besonders deutlich, wie sich das Aufgabengebiet in diesem Bereich im Laufe der Jahre verändert hat. Diese komplexe Darstellung und die Tatsache, dass eher weniger Berichte über den E-Sektor veröffentlicht werden, waren auch der Auslöser dafür, dass der Beitrag von Hubert Zimmerman schon in der vorherigen



Aufmerksame Zuhörer.

Ausgabe des „Schiffs-Ingenieur Journal“ veröffentlicht wurde.

Auch Dipl.-Ing. Bernd Beier absolvierte den DSR-typischen Ausbildungsweg vom Assi bis zum LTO, wobei er auch zeitweilig als technischer Inspektor arbeitete. Immerhin konnte er noch als jüngster Vortragender 18 Jahre Erfahrungen unter marktwirtschaftlichen Bedingungen sammeln. Das kam besonders in seinem Vortrag „Der automatisierte Schiffsbetrieb in deutschen Redereien vor und nach der politischen Wende“ zum Ausdruck. Er berichtete über die verschiedenen Phasen der Automatisierung auf den Schiffen der DSR und die dabei aufgetretenen Probleme. Auch die anfänglichen Vorbehalte gegenüber dem Aut-Betrieb und die teilweise unkontrollierten Eingriffe durch Wachleiter wurden dabei erwähnt. Er stellte in seinen Ausführungen fest, dass durch die Weiterentwicklung der Automatisierungstechnik diese im Laufe der Jahre immer umfangreicher und zuverlässiger wurde. Hingegen erweist sich bei heute auftretenden Ausfällen zunehmend die Verwendung von Billigbauteilen bei der technischen Ausrüstung und die mangelhafte Ausbildung der Besatzung als deren Ursache.

Auch Dipl.-Ing. Eberhard Wagner konnte nach seiner Tätigkeit bei der DSR als Betriebsstoffingenieur, Chief und Themenleiter im WTZ nach 1990 sein dabei erworbenes Wissen und Können auf verschiedenen Gebieten einsetzen. Beispielhaft dafür sei hier nur seine besondere Verbindung zur technischen Ausrüstung für die Polarforschung in der Zeit seiner Tätigkeit bei der Reederei F. Laeisz, Bremerhaven und die in diese Richtung umfangreiche und noch immer andauernde Beratertätigkeit genannt.

Den Anwesenden war weniger bekannt, dass Eberhard Wagner als Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats und stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats der Deutschen Seereederei GmbH bei Verhandlungen mit der Treuhandanstalt über den Erhalt dieser GmbH beteiligt war – mit dem bekannten Ergebnis. In seinem Vortrag verriet er seinen Zuhörern, wie er als Betriebsstoffingenieur bei der Ursachensuche für die gehäuft aufgetretenen Zylinderkopfrisse des Hauptmotors der Typ-X-Schiffe 7KZ 70/120 A3 (Verwendung

von Korrosionsschutzöl in Verbindung mit Verschmutzung der Kühlwasserräume) Mitte der 60iger Jahre zum „Wasser-Wagner“ wurde. In seinen weiteren Ausführungen ging er dann auf die steigenden Anforderungen an die Betriebsstoffe ein, die durch die enorme Leistungssteigerung im Schiffsmotorenbau entstanden sind. Auch die Mitte der 80iger Jahre mit dem Ziel der Brennstoffeinsparung getesteten Kraftstoff-Wasser-Emulsion kam zur Sprache.

Dipl.-Ing. Werner Harkner fuhr bei der DSR als Chief und arbeitete in der Abteilung „Schiffsbetriebstechnik“ und später in der Abteilung „Technische Betriebsstoffe“. Nach der Wende fand er seine Anstellung bei der Reederei „Laeisz“ und später als wissenschaftlicher Mitarbeiter bei der Fakultät für Maschinenbau und Schiffstechnik an der Uni Rostock. Sein Thema waren die „Probleme mit Schifffahrtbrennstoffen bei der Lagerung, Aufbereitung und der Verbrennung im Motor“. Das durchaus immer noch aktuelle Thema erläuterte Werner Harkner, indem er zunächst auf die einzelnen Verarbeitungsstufen des Erdöls einging. Durch die immer höher werdende Ausnutzung dieses Rohstoffs zugunsten hochwertiger Produkte liefern die Raffinerien bekanntlicherweise schon seit längerer Zeit Schiffsbrennstoffe, die zunehmend mit problematischen Inhaltsstoffen angereichert sind. Um die Auswirkungen dieser Stoffe auf den Schiffsbetrieb zu eliminieren bzw.

abzuschwächen wurden schon bei der DSR Prüfmethode wie Tüpfeltest oder CCAI-Wertermittlung angewendet und auf Valutabasis gekaufte Additive eingesetzt, die später durch in der DDR entwickelte Bunkerzusätze ersetzt wurden.

Nach knapp drei Stunden endete die Vortragsreihe zum 65. Geburtstag der DSR. Die einzelnen Vorträge fanden bei den 36 Zuhörern der Veranstaltung regen Zuspruch, da sie größtenteils deren eigenen Berufserfahrungen entsprachen. Man konnte in den Vorträgen die technische Entwicklung der DSR nachverfolgen und die dabei zu bewältigenden Schwierigkeiten auf dem Weg zur ehemals weltgrößten Universalreederei in Erinnerung bringen.

Es hat sich gezeigt, dass unsere Vereinsmitglieder durchaus in der Lage sind, einen ansprechenden „Treff Schiffsbetriebstechnik“ mit Engagement selbst zu gestalten. Bei allen Vortragenden wurde durch deren Vita auch deutlich, dass eine gute Aus- und Weiterbildung und die entsprechende Berufserfahrung eine sichere Grundlage für einen weiteren Berufsweg ohne aktive Seefahrt darstellt. Trotz aller zurzeit in der Seefahrt vorhandenen Schwierigkeiten sollten wir uns als Verein dafür einsetzen, dass es auch für die nachfolgenden Generationen an deutschen Schiffsoffizieren weiterhin so sein wird.

Text und Fotos: R. Langguth



Die Akteure unserer Veranstaltung zum 65. Jahrestag der DSR: Heinz-Jürgen Marnau, Peter Voss, Bernd Beier, Gerhard Marx, Hubert Zimmermann, Eberhard Wagner und Werner Harkner.



„Wieland“ –

Vereinigung der Schiffingenieure
Bremerhaven e.V. von 1927

Angeschlossen der Vereinigung
Deutscher Schiffingenieure
(VDSI)

Postanschrift:

Am Ostermoor 21, 27578 Bremerhaven

www.schiffingenieure-bremerhaven.de |

email:

wieland@schiffingenieure-bremerhaven.de

Bankverbindung:

IBAN: DE 15 2925 0000 0001 6028 96

BIC: BRLADE21BRS

Geschäftsführer Vorstand:

Vorsitzender: Dipl.-Ing. Klaus Ehlen, Tel. 0471 - 6 63 82

Schriftführer:

Dipl.-Ing. Gustav Schlag, Tel. 04741 - 75 04

Schatzmeister:

Dipl.-Ing. Jürgen Armbrust, Tel. 0172 - 8 15 55 87

E-Mail: j.armbrust@outlook.de

Verantwortlicher Redakteur

für Zeitungsteil „Wieland“:

Dipl.-Ing. U. Grüber, Tel. 0421 - 65 13 96

E-Mail: uwe.grueber@t-online.de

Internet: www.schiffingenieure-bremerhaven.de

Der Bezugspreis für die Fachzeitschrift „Schiffs-Ingenieur Journal“ ist im Mitgliedsbeitrags eingeschlossen.

Die „Montagsrunde“

der
Stammtisch
der Schiffingenieure

„Maschine genug“

trifft sich jeden Dienstag
von 10.30 bis 12.00 Uhr
im Restaurant



„Schiffergilde“ Obere Bürger
zum Klönschnack

Der Vorstand gratuliert folgenden Mitgliedern herzlich zum Geburtstag:

65 Jahre

Trompeter	Peter	10. 5. 1953
Medler	Bernhard	15. 6. 1953
Dittombée	Frank	27. 6. 1953

75 Jahre

Müller	Manfred	22. 3. 1943
--------	---------	-------------

80 Jahre

Watenphul	Harald	19. 5. 1938
-----------	--------	-------------

82 Jahre

Mohr	Walter	2. 5. 1936
Schöning	Klaus	15. 5. 1936
Paare	Gerd	14. 6. 1936
Schwarzwald	Dieter	26. 6. 1936

83 Jahre

Schulz	Bodo	25. 5. 1935
--------	------	-------------

Ein schöner Anlass –

*Für das neue Lebensjahr wünschen wir
alles Gute vor allem Gesundheit
und persönliches Wohlergehen.*

Hauptversammlung 2018

Die Jahreshauptversammlung der „Wieland“, am Freitag, dem 20. April 2018,
im „Weser-Yacht-Club“, war in diesem Jahr wieder gut besucht.

Es waren 36 Mitglieder anwesend, darunter auch einige Studenten,
die von unserem 1. Vorsitzenden, Herrn Klaus Ehlen,
besonders begrüßt und willkommen geheißen wurden.

Besonders begrüßt wurde auch unser Ehrenmitglied Herr Gerd Wiese,
und unser Alterspräsidente, Herr Horst Könecke.

Nach Feststellung der Beschlussfähigkeit, Genehmigung der Tagesordnung und des Protokolls der Hauptversammlung 2017, gedachte die Versammlung ihrer im letzten Geschäftsjahr verstorbenen Mitglieder.

Die Versammlung erhob sich zu einer Gedenkminute für die Herren:

Kurt Stöhr
Alfred Gollub
Manfred Martens
Dieter Neide

Die diesjährige Hauptversammlung hatte, außer der Neubesetzung der Position des 2. Vorsitzenden im Gesamtvorstand, keine besonderen Schwerpunkte.

Im geschäftsführenden Vorstand standen keine Veränderung an, und Anträge zur Hauptversammlung waren nicht eingegangen. So-



Unser Alterspräsidente Horst Könecke

Neumitglieder

Wir freuen uns,
folgende Neumitglieder in unserem
Verein
begrüßen zu können:

**Maximilian Aßmann
Erik Schäfer**

Wir wünschen unseren neuen
Mitgliedern viel Erfolg
und gute Zusammenarbeit
mit unserem Verein.

Der Vorstand

mit konnten die üblichen Tagesordnungspunkte zügig abgearbeitet werden.

Auf Antrag unseres Alterspräsidenten, Herrn Könecke, wurde der Kassenbericht genehmigt, dem Gesamtvorstand Entlastung erteilt, und dem geschäftsführenden Vorstand, bestehend aus dem 1. Vorsitzenden Klaus Ehlen, dem Schatzmeister und Geschäftsführer Jürgen Armbrust und dem 1. Schriftführer Gustav Schlag, für ein weiteres Jahr das Vertrauen ausgesprochen.

Herr Armbrust hat als Schatzmeister und Geschäftsführer die Kas-



Wir nehmen Abschied von
**Schiffingenieur
Manfred Martens**

**Schiffingenieur
Dieter Neide**

Wir haben
liebe Kollegen verloren.

„Wieland“

Vereinigung der Schiffingenieure Bremerhaven e.V.

senabrechnung für den Geschäfts-Jahresabschluss 2017 erstellt, und die Kassenprüfung durch die Rechnungsprüfer Grochowski und Schöning vornehmen lassen.

Herr Schöning bestätigte der Versammlung, dass bei der Kassenprüfung alles für in Ordnung befunden wurde, und das wir mehr eingenommen als ausgegeben haben.

Der Jahresabschluss weist ein deutliches Plus auf, und wir haben unserem Schatzmeister für die sparsame Haushaltsführung zu danken.

Der Mitgliederstand zum Jahresende 2017 betrug insgesamt 303 Mitglieder, davon 61 Studenten.

In seinem Jahresbericht als 1. Vorsitzender berichtete Herr Ehlen über die Vereinsaktivitäten des letzten Jahres, die Zusammenarbeit mit den nautischen Vereinen (DNV und CNS), den technischen Vereinen (VDI und der Ingenieurvereinigung-Cuxhaven) und dem

Förderverein der Hochschule Bremerhaven.

Außerdem haben wir an der Hochschule Bremerhaven an den regelmäßigen Treffen wie Science meets Business, und dem akademischen Empfang teilgenommen.

Die jährliche Festveranstaltung „Wieland“-Treffen mit festlichem Menü, war in diesem Jahr mit der Jubilarehrung verbunden, und wurde am 26. Oktober 2017 wieder im Restaurant Natusch abgehalten. Die Veranstaltung wurde in der Nachlese allgemein als gut beurteilt. Auch ist die Festrede von Herrn Rudi Rothe (Leiter der Seefahrtsschule Cuxhaven) über „Trends und Perspektiven der seemannischen Ausbildung“ bei den Teilnehmern gut angekommen.

Es wurde eine Werbeveranstaltung für Studenten der Seefahrtsschule Cuxhaven abgehalten, die gut besucht war. Es sind einige Studierende neu in die „Wieland“ eingetreten.

Die Sprecher der Ausschüsse informierten die Hauptversammlung über ihre Arbeit.

Herr Kreitz vom Festausschuss berichtete über die Veranstaltungen des letzten Jahres, und ging nochmal auf die Einzelheiten des „Wieland“-Treffen ein.

Der neu eingeführte Grillabend im Ruderverein ist gut bei den Mit-

gliedern und Studenten angekommen. Das gleiche gilt für das gemeinsame Sommerfest der technischen Vereine: Ingenieurvereinigung-Cuxhaven, VDI-Ortsverein Unterweser und der „Wieland“, im Aeronauticum Museum in Nordholz.

Für unsere Mitglieder gab es dann noch ein Matjesessen, und ein Grünkohlessen, zusammen mit der „Montagsrunde“.

Herr Schöning berichtete über die Arbeit im VDSI-Verwaltungsausschuss und die letzte Jahreshaupt- und Delegiertenversammlung 2017 (Himmelfahrt) in Flensburg. Als stimmberechtigte Delegierte nahmen an dieser Veranstaltung die Herren Ehlen und Armbrust teil. Außerdem war die „Wieland“ dort durch die VA-Mitglieder Schöning und Schlag vertreten. Auf Antrag des Hamburger Ortsverein, wurde die VDSI-Satzung dahingehend geändert, das nunmehr ab 300 Mitglieder auch 3 Delegierte benannt werden können, und für jeweils hundert weitere Mitglieder ein weiterer Delegierter. Unter 300 Mitglieder können, wie bisher, 2 Delegierte benannt werden

Außerdem wurde die Satzung in Bezug auf die Beschlussfähigkeit der Delegiertenversammlung geändert. Die Versammlung ist jetzt beschlussfähig, wenn 50% der möglichen Delegierten anwesend sind. Das heißt, wenn ein Ortsverein keine Delegierten zu der Versammlung entsendet, muss er sich trotzdem den Beschlüssen der anderen Ortsvereine beugen.

Die nächste Jahreshaupt- und Delegiertenversammlung findet am 10. Mai 2018 (Himmelfahrt) in Hamburg statt. Da wir zum Bezugszeitpunkt (Ende 2017) 303 Mitglieder hatten, werden wir dort mit 3 Delegierten vertreten sein. Dies sind die Herren Ehlen, Armbrust und Hofmann.

Herr Grüber berichtete über seine Arbeit als Pressewart und der gu-





ten Zusammenarbeit mit der Hamburger Redaktion des „Journal“. Das „Journal“ erscheint alle zwei Monate, und Berichte und Anekdoten aus Mitgliederkreisen sind sehr willkommen.

Die Berichterstattung über die „Wieland“ im „Journal“ wurde von der Hauptversammlung generell gewürdigt. Jedoch wurde auch angeregt, die Zusammenarbeit mit der örtlichen Nordsee-Zeitung nicht zu vergessen.

Es wäre wünschenswert gewesen, wenn über unser letztes „Wieland“-Treffen mit Jubilarehrung, der gleiche Artikel wie im „Journal“, auch in der Nordsee-Zeitung erschienen wäre.

Änderungen im Gesamtvorstand

Da Herr Philipp Richter sein SBT-Studium in Bremerhaven abgeschlossen hat, scheidet er auf dieser Hauptversammlung als 2. Vorsitzender aus dem Vorstand aus.

Herr Richter hat als Vermittler zwischen der Studentenschaft und der „Wieland“ sehr gute Arbeit geleistet. Für seine berufliche Zu-

kunft wünschen wir ihm alles Gute und viel Erfolg.

Als Nachfolger für Herrn Richter, stellte sich Herr Maximilian Aßmann der Versammlung vor und anschließend zur Wahl. Er ist Studierender im 2. SBT-Semester an der Seefahrtsschule Cuxhaven, und wurde einstimmig als neuer 2. Vorsitzender gewählt. Außerdem sei hier erwähnt, dass er als einer der besten Schiffsmechaniker-Absolventen des letzten Jahres, ein Stipendium der Stiftung Deutsche Seemannsschule Hamburg erhalten hat.

Die übrigen Vorstandsmitglieder und die Kassenprüfer wurden in ihren Ämtern bestätigt.

Unter dem Tagesordnungspunkt Verschiedenes, wurde über die Lage an den Ausbildungsstätten der deutschen Seeschifffahrt diskutiert. Die Anzahl der Studienbewerber für die großen Patente geht zurück.

In Bremerhaven melden sich z.B. jährlich nur noch ca.5 Bewerber für das SBT-Studium an. An den anderen Fachhochschulen Flensburg und Wismar ist es ähnlich. Sollte

dieser Trend anhalten, ist eine Reduzierung der Ausbildungsstätten zu befürchten.

Des Weiteren wurde diskutiert, ob für unser „Wieland“-Treffen ein barrierefreies Lokal gewählt werden sollte, d.h. der Zugang zum Lokal und den Toiletten muss ohne Treppen steigen möglich sein.

Der Festausschuss wird sich einige Lokalitäten darauf hin ansehen. Hierzu gehört unter anderen das Sail City Hotel, Hotel Haverkamp, das Haus am Blink und der Dorfkrug in Wulsdorf.

Im Anschluss an den offiziellen Teil der Jahreshauptversammlung fand das traditionelle Curry-Reis-Essen statt. Hierzu hatten sich auch einige Vorstandsmitglieder des CNS als Gäste eingefunden.

Wegen der derzeitigen guten Finanzlage, hatte der Vorstand beschlossen, das Essen für alle Teilnehmer aus der Vereinskasse zu bezahlen.

Das Curry-Reis-Essen war mal wieder hervorragend, und die restliche Zeit des Abends diente dem geselligen Zusammensein.

Gustav Schlag



Verein der Schiffingenieure in Bremen e.V., angeschlossen der Vereinigung Deutscher Schiffingenieure (VDSI)

Verein der Schiffingenieure
in Bremen e.V.

co H.H. Große, Poelitzer Straße 17
28717 Bremen, Telefon 0421-5 28 83 14

E-Mail: vdsibremen@web.de

im Internet: www.vdsi-bremen.wix.com/vdsi

Geschäftszeiten:

montags 9.00 Uhr bis ca. 12.00 Uhr

Konten:

Sparkasse in Bremen

IBAN: DE30 2905 0101 0001 0162 52

BIC: SBREDE22XXX

Vorsitzender:

Schiffingenieur Alfred Seif

Tel. (privat) 04401 - 7 25 19

Schriftführer:

Dipl.-Ing. Kurt Satow

Tel. (Handy) 0160 - 94 46 94 82

Kassenwart:

Dipl.-Ing. Heinz-Hermann Große

Tel. (privat) 0421 - 6 36 42 02

Verantwortliche Redakteure

für Zeitungsteil Bremen:

Dipl.Ing. Herr Satow und Dipl.Ing. Herr Große

*Der Bezugspreis für die Fachzeitschrift
„Schiffs-Ingenieur Journal“
ist im Mitgliedsbeitrag eingeschlossen.*

**Der Vorstand
wünscht allen nachfolgend
aufgeführten
Mitglieder
zu ihrem Geburtstag
alles erdenklich Gute
und vor allem Gesundheit.**

70 Jahre

Hans Klappenbach 5. 6.

80 Jahre

Heinz-Hermann Große 6. 6.

81 Jahre

Horst Glade 8. 5.

Carsten Bahr 27. 5.

82 Jahre

Peter Pautzke 10. 5.

Gert Bartels 2. 6.

Hansjuergen Beckmann 20. 5.

83 Jahre

Hans-Heinrich Dzieia 7. 6.

84 Jahre

Paul-Wolfgang Cichy 28. 5.

86 Jahre

Germuth von Hoffmann 3. 6.

Rolf Blume 28. 6.

*Wir wünschen Ihnen
noch viel Freude
an und in unserem Verein.*

Der Kassenwart erinnert an die Beitrags- zahlungen

**Liebe Kollegen,
wenn Ihr dieses
Vereinsjournal
erhaltet,
ist das halbe Jahr
bald vorbei
und ca. die Hälfte
der Mitglieder
hat ihren Beitrag noch
nicht entrichtet.
Bitte bei nächster
Gelegenheit
um Überweisung.**

Gekürztes Protokoll der Mitglieder-Hauptversammlung

**von Donnerstag, dem 22. März 2018, um 17.00 Uhr
im Hause der „Tritonia“, Leinestraße 5, 28199 Breme**

Beginn:

17.10 Uhr; Ende: 19.00 Uhr

Vorsitz:

Herr Alfred Seif, als 1. Vorsitzender

Teilnehmer:

Die Namen der teilnehmenden Mitglieder und die Mitgliedsnummern wurden in einer Anwesenheitsliste dokumentiert. Nach Prüfung der Anwesenheitsliste wurde festgestellt, dass entsprechend der Satzung, die Beschlussfähigkeit der Mitglieder-Versammlung gegeben war. Anwesend waren 22 Mitglieder, einschließlich des Vorstandes, eine erfreulich zunehmende Tendenz. Vom Vorstand waren anwesend, Herr Seif als 1. Vorsitzender, Herr Große als Kassenwart, Herr Satow als 1. Schriftführer und Herr Blume als Beisitzer und Herr Loerts als Verwaltungsausschussmitglied.

Tagesordnung:

1. Begrüßung und anschließende Verabschiedung des Protokolls der Mitglieder-Hauptversammlung vom 16. März 2017.
2. Jahresberichte des Vorstandes und der Ausschüsse.
3. Jahresbericht der Finanzverwaltung.
4. Bereitschaft zur Mitarbeit im Verein.
5. Entlastung des Vorstandes.
6. Wahlen zum Vorstand.
7. Diskussion über zukünftige Vereinsaktivitäten und Veranstaltungen
8. Verschiedenes

Top.1:

Begrüßung und anschließende Verabschiedung des Protokolls der Mitglieder-Hauptversammlung vom 16. März 2017.

Dipl.-Ing. Peter Seebeck

ist nach 57-jähriger
Mitgliedschaft
im Verein, am 6. 4. 2018,
auf seine letzte große Reise
gegangen.

Wir werden Herrn Seebeck
in Ehren gedenken.

DerVorstand

Herr Seif begrüßte die anwesenden Teilnehmer, dankte für das Erscheinen und wünschte einen guten und harmonischen Verlauf der heutigen Versammlung.

Die im Schiffs-Ingenieur Journal angekündigte und vorgeschlagene Tagesordnung wurde zur Diskussion gestellt. Da es keine Einwände gab, wurde entsprechend der vorgeschlagenen Tagesordnung verfahren.

Das Protokoll der letzten Mitglieder-

hauptversammlung vom 16. März 2017 lag zur Einsichtnahme in unserer Geschäftsstelle aus. Im Ingenieursjournal war eine Kurzfassung des Protokolls veröffentlicht.

Da es keine Änderungs- oder Ergänzungsberichte von den Mitgliedern gab, wurde das Protokoll zur Genehmigung und zur Abstimmung gebracht. Das vorliegende Protokoll vom 16. März 2017 wurde einstimmig genehmigt.

Ein Antrag auf Änderung der Vereinssatzung wurde fristgerecht von Herrn Seif eingebracht und wird unter Verschiedenes diskutiert und zur Abstimmung gestellt.

Top. 2: Jahresberichte des Vorstandes und der Ausschüsse

Top. 2.1: Berichte des Vorstandes

Bericht durch 1. Vorsitzenden Herrn Seif.

Neben Mitteilungen aus dem Verein wurden in dem Bericht des Vorstandes auch die Mitgliederbewegungen im Berichtszeitraum erläutert.

Mitgliederstand am 1. 1. 2017:

187 Mitglieder

verstorbene Mitglieder im Jahr 2017:

6 Mitglieder

Kündigungen bis 31. 12. 2017:

2 Mitglieder

Neue Mitglieder:

Keine

Mitgliederstand am 1. 1. 2018

179 Mitglieder

Leider musste mitgeteilt werden, dass im letzten Jahr die nachstehenden Mitglieder verstorben sind:

Herr Schulz

Herr Koczull

Herr Heitmann

Herr Linde

Herr Schröder

Herr Segelken

und leider auch noch

im Februar 2018, Herr Pollem.

Mit einem kurzen Hinweis von unserem Vorsitzenden Herrn Seif, auf die langjährige Mitarbeit, besonders auch bei der Herausgabe der Vereinszeitung „Antrieb“ und der Bearbeitung der „Bremer Seite“ im Schiffsingenieur Journal, wurde der Verlust, für den Verein, durch das Ableben von Herrn Pollem besonders hervor gehoben.

Zur Trauer und zur Ehrung der verstorbenen Mitglieder bat Herr Seif, dass sich die Versammlungsteilnehmer von ihren Plätzen erheben möchten. Nach einer Gedenkminute wurde die Versammlung fortgesetzt.

Top 2.2: Vereinsfest

Das Vereinsfest am 24. Februar 2018 war mit Gästen und Jubilaren gut besucht.

Traditionsgemäß fand auch in diesem Jahr unser Vereinsfest am 24. Februar 2018 im Hause „Tritonia“ in Bremen statt. In dem Festsaal des „Tritonia“ konnte eine erfreuliche, große Anzahl von 70 Teilnehmerinnen und Teilnehmer begrüßt werden. Anwesend waren, neben den neun Jubilaren mit 50-jähriger Vereinszugehörigkeit, auch in diesem Jahr wieder drei Jubilare mit 60-jähriger Vereinszugehörigkeit.

Ein ausführlicher Bericht mit zwei Bildern über das Fest wurde im Journal veröffentlicht.

Der nächste Termin für das Vereinsfest mit Ehrung der Jubilare ist der 23. Februar 2019.

Top 2.3:

Bericht über die Aktivitäten des VA im VDSI, durch Herrn Große

Im letzten Jahr wurden 5 Verwaltungsausschuss (VA)-Sitzungen in Hamburg durchgeführt.

Die Herren Loerts und Große als Bremer VA Mitglieder haben an den Sitzungen teilgenommen.

Den VA-Vorsitz hatte der Flensburger Verein vom 5. Mai 2016 bis zum 25. Mai 2017 (Himmelfahrt). Danach übernahm dann der Hamburger Verein den Vorsitz. Am 10. Mai 2018 (Himmelfahrt), wird der Vorsitz auf der Hauptversammlung dann von Rostock übernommen.

Eine neue Satzung wurde aufgestellt und verabschiedet.

Aktuelle Entwicklungen:

Folgende Themen wurden in den VA-Sitzungen behandelt:

UVV-See:

Für die Genehmigung UVV-See, musste noch einmal das Einverständnis der Länder eingeholt werden, jedoch wird in 5/2018 der Beschluss der Zustimmung von der Vertreterversammlung erwartet.

Die Sozialwahlen für die Unfall- und Krankenversicherungen haben stattgefunden.

Der VDSI wird künftig nur noch von Herrn Dr. Rachow Rostock vertreten.

Die Maritime Konferenz fand am 4. April 2017 in Hamburg statt, vom VDSI hat Herr Dr. Boy (Flensburg), Sprecher des VA, Teil genommen.

LNG in der Schifffahrt:

Desweiteren kommt immer mehr LNG in der Schifffahrt zum Einsatz. Um hier den Ansprüchen gerecht zu werden, wird die Ausbildung an den Hochschulen und auf Weiterbildungskursen von Herrn Dr. Rachow mit einer Norwegischen Arbeitsgemeinschaft Kontakt aufnehmen um gemeinsam entsprechende Kurse in den Hochschulen einzuführen. Die Kurse sind sogenannte HTW4 (Human Element Training and Watchkeeping) Lehrgänge für den Einsatz von LNG als Antriebsbrennstoff.

Top. 3: Jahresbericht der Finanzverwaltung

Top. 3.1: Bericht des Kassenwartes Herr Große

Der Kassenbericht, „Jahresabschluss 2017“ lag der Versammlung vor, geprüft durch Herrn Rolf Blume und Herrn Gustav Holtz.

Der Mitgliederstand ist im Jahr 2017 weiter zurückgegangen, auf 179 Mitgliedern gegenüber 2016 von 187 Mitgliedern.

Zum Zeitpunkt der Abrechnung im Januar 2018 hatte der Verein keine ausstehenden Mitgliedsbeiträge zu verzeichnen und ein Guthaben, welches in das Jahr 2018 übertragen wird.

Die Reduzierung der Mitgliederzahlen von 2017 wird sich natürlich auch in den Einnahmen des Vereins für 2018 bemerkbar machen. Unsere Bilanz sieht aber gar nicht so schlecht aus.

Top. 3.2: Berichte der Kassenprüfer

Kassenprüfung für das Geschäftsjahr 2017 fand statt am 7. Februar 2018.

Anwesend waren: Herr Heinz-Hermann Große als 1. Kassenwart, Herr Blume und Herr Holtz als Kassenprüfer.

Im Geschäftsjahr 2017 wurden 174 Eingänge und 72 Ausgänge verbucht.

Hiervon wurden sporadisch ca. 10% der Belege mit den Eintragungen in den Journalbüchern kontrolliert. Es wurden einwandfreie Aufzeichnungen vorgefunden, die Einnahmen und Ausgaben entsprachen den Belegen.

Das verbleibende Guthaben wurde durch die Auszüge des Girokontos bei der Sparkasse Bremen sowie des Sparbuchs und der Bargeldbestände bis auf den letzten Cent exakt belegt.

Wir danken dem Kassenwart für seine korrekte und aufwendige Arbeit.

Bremen den 7. Februar 2018 Kassenprüfer: Rolf Blume, Gustav Holtz

Als Kassenprüfer für das Jahr 2018 haben sich Herr Beckmann und Herr Bull und als Stellvertreter Herr Seif gemeldet und werden das Amt ausüben.

Top. 4: Bereitschaft zur Mitarbeit im Verein

Unter diesen Tagungsordnungspunkt gibt es nichts Neues zu vermelden.

Top. 3: Entlastung des Vorstandes

Aus dem Teilnehmerkreis der Mitgliederhauptversammlung wurde von dem Mitglied, Herrn Beckmann der Antrag auf die

Entlastung des Vorstandes gestellt, einschließlich der Finanzverwaltung.

Der Antrag wurde zur Abstimmung gebracht. Dem Antrag wurde zugestimmt und dem gesamten Vorstand die Entlastung erteilt.

Top. 6: Wahl des Vorstandes

Von den anwesenden Mitgliedern wurde der alte Vorstand mit Herr Seif als 1. Vorsitzender, Herr Satow als 1. Schriftführer und Herr Große als 1. Kassenwart einstimmig gewählt und im Amt bestätigt.

Top. 8: Diskussionen über zukünftige Vereinsaktivitäten und Veranstaltungen

Eine gemeinsame Reise mit einem Salonboot durch Friesland wird von Herrn Seif geplant und vorgeschlagen. Der Reisepreis für die Teilnehmer wird vorab fällig und bezahlt.

Top. 9: Verschiedenes

Ein Antrag auf Änderung des §19 der Verfassung wurde fristgerecht einge-

reicht von Herrn Seif. Der Antrag wurde diskutiert und zur Abstimmung gebracht. Mit 16 Ja, 1 Nein und 3 Enthaltungen wurde der Antrag angenommen.

Da es keine weiteren Wortmeldungen von den Anwesenden mehr gab, schloss Herr Seif um ca. 18.00 Uhr den offiziellen Teil der Versammlung.

Als Dank für die Teilnahme an der Mitgliederhauptversammlung wurde ein Imbiss, Labskaus nach Seemannsart, auf Vereinskosten gereicht, der von allen Teilnehmern begrüßt und gerne angenommen wurde. Um 19.00 Uhr endete die Zusammenkunft mit dem Wunsch auf einen guten Nachhauseweg und ein gesundes Wiedersehen zur nächsten Mitgliederhauptversammlung im März 2018.

Protokoll aufgestellt von Kurt Satow, 1. Schriftführer

Das vollständige Protokoll kann von Vereinsmitgliedern bei der bekannten Geschäftsstelle eingesehen und angefordert werden.

Schiffskesselbau auf der Neptun-Werft in Rostock um 1900

Analyse eines historischen Bildes, dokumentiert von Dipl. Ing. Kurt Satow

Durch Zufall entdeckte ich in Rostock, in der Zeitung „Blitz am Sonntag“ vom 19. November 2017, das untere Foto mit der Abbildung zweier Kessel sowie die der Mitarbeiter der Abteilung Kesselbau auf der Neptun Werft in Rostock.

Das Foto wurde wahrscheinlich fotografiert zum Beginn des 20. Jahrhunderts. Die Zeitung wies mit dem Artikel und dem Bild auf einen Vortrag über die Geschichte der Neptun Werft in Rostock hin.

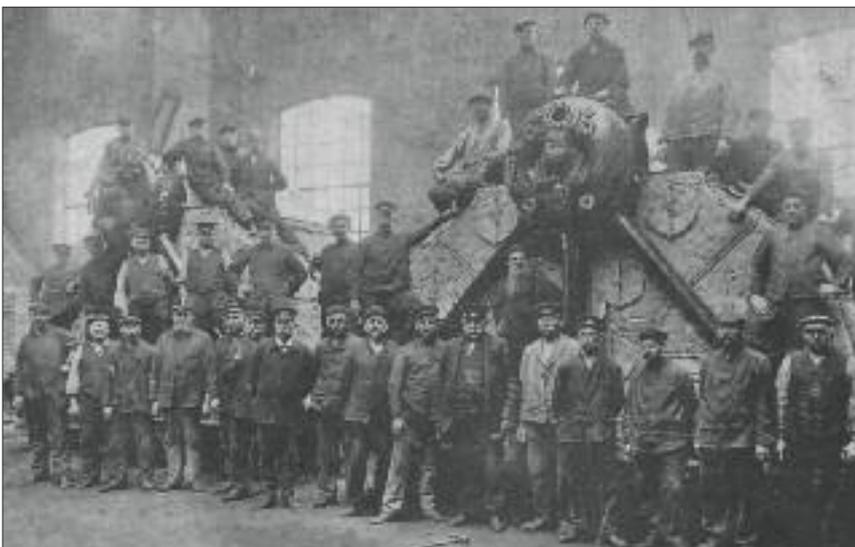


Abb. 1: Belegschaft der Kesselschmiede vor zwei Wasserrohrkessel

Die Abbildung fand ich so interessant, besonders im Hinblick auf die im Hintergrund aufgestellten Kessel. Das Foto stammt aus dem Archiv des Schiffbau- und Schifffahrtsmuseum in Rostock. Auf dem Foto ist die Belegschaft der Kesselschmiede vor zweier, wohl gerade fertig gestellter, Wasserrohrkessel aufgereiht, einige der Mitarbeiter befinden sich auf dem Kessel. Zwei der jüngeren Leute, wahrscheinlich die Lehrlinge, gucken aus dem Mannloch der jeweils oberen Trommel. Bei dieser Bauart handelt es sich um zwei Recent Thornycroft Boiler, Bauart Schulz, (siehe Abbildung 4), gekennzeichnet durch die drei außenliegenden Fallrohren (Downcomers). Die Fallrohre verbinden die Obertrommel mit den drei unteren Trommeln, auf dem Bild deutlich zu sehen. Diese Kessel wurden um 1900 in England entwickelt zum Einbau auf kleineren Kriegsschiffen, wie Torpedoboote oder kleine Kreuzer.

Die oberen Kesselzeichnungen, **Abb. 2 und 3**, zeigen den Aufbau des Thornycroft-Kesseltyps. Die **Abb. 2** zeigt den Thornycroft Kessel mit drei unteren Kesseltrommeln für größere Dampfleistung. Die zwei äußeren unteren Kesseltrommeln werden mit jeweils zwei außen liegenden Fallrohren mit der oberen Kesseltrommel verbunden. Im Gegensatz zum Recent Thornycroft

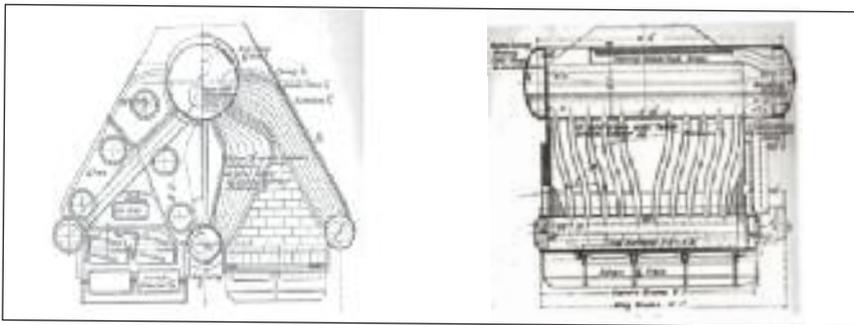


Abb. 2: Kessel, Bauart Thornycroft mit 3 Untertrommeln

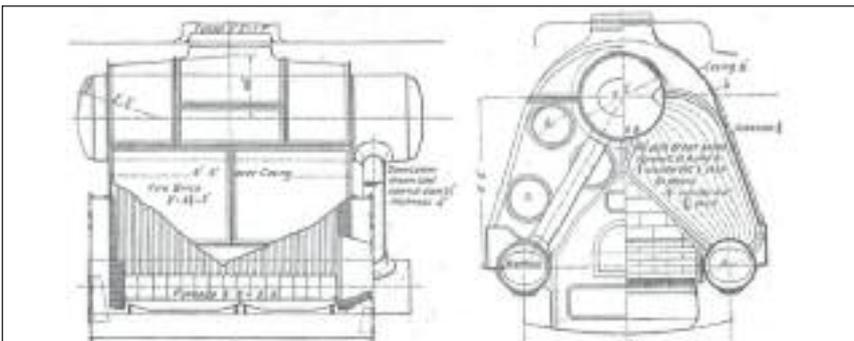


Abb. 3: Kessel, Bauart Thornycroft mit 2 Untertrommeln

Boiler, Bauart Schulz, (Abb. 1) ist die mittlere, untere Trommel zentral, wie in der Seitenansicht (Abb. 2) zusehen ist, durch eine Reihe leicht gebogener innenliegender Fallrohre mit der Obertrommel verbunden. Diese Reihe mittlerer Fallrohre sind im unteren Bereich durch Bleche so abgeschirmt, dass sie, obwohl sie innerhalb des Feuerraums liegen, nicht in der Lage sind Hitze des Feuers aufzunehmen. Diese Rohre dienen dazu, wie auch die außen liegend Fallrohre, das Wasser der oberen Kesseltrommel zu den unteren Trommeln zuführen, um eine ausreichende Wasserzirkulation zu erzeugen. Die dampferzeugenden Heizflächen bestehen aus Bündeln dicht nebeneinander liegenden Rohrreihen.

Diese Bauart, (Abb. 4) ist gekennzeichnet durch die drei außen liegenden Fall-

rohre, (Downcomers), die die Obertrommel mit den drei Untertrommeln verbinden. Diese Bauart entspricht der Kesseltype, die auf dem Museumbild erkennbar ist. Eine weitere Besonderheit ist es, dass die Heizgase durch Abschirmung gezielt durch die Wasserrohrbündel geführt werden. Auf der Zeichnung, (Abb. 4) durch die eingezeichneten Pfeile kenntlich gemacht.

Die Wasserrohrkessel spielten zu der Zeit, Beginn des 20. Jahrhunderts, in der Handelschiffahrt noch keine große Rolle. Die Titanic, Baujahr 1912, gepriesen als modernstes Schiff, war mit Zylinderkessel ausgerüstet. Wohl aber bei den Kriegsmarinen waren Wasserrohrkessel überwiegend im Einsatz, wegen der Platz- und Gewicht sparenden Bauart sowie der schnellen Verfügbarkeit. Somit gehe ich davon aus, dass

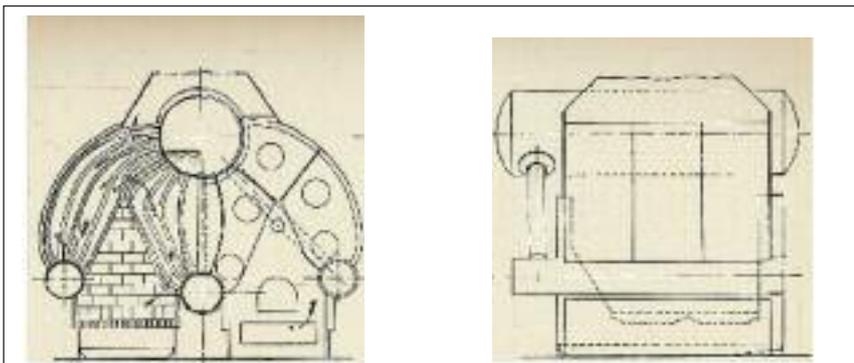


Abb. 4) Wasserrohrkessel, Bauart Recent Thornycroft Boiler, Type Schulz



Abb. 5: Yarrow Kessel

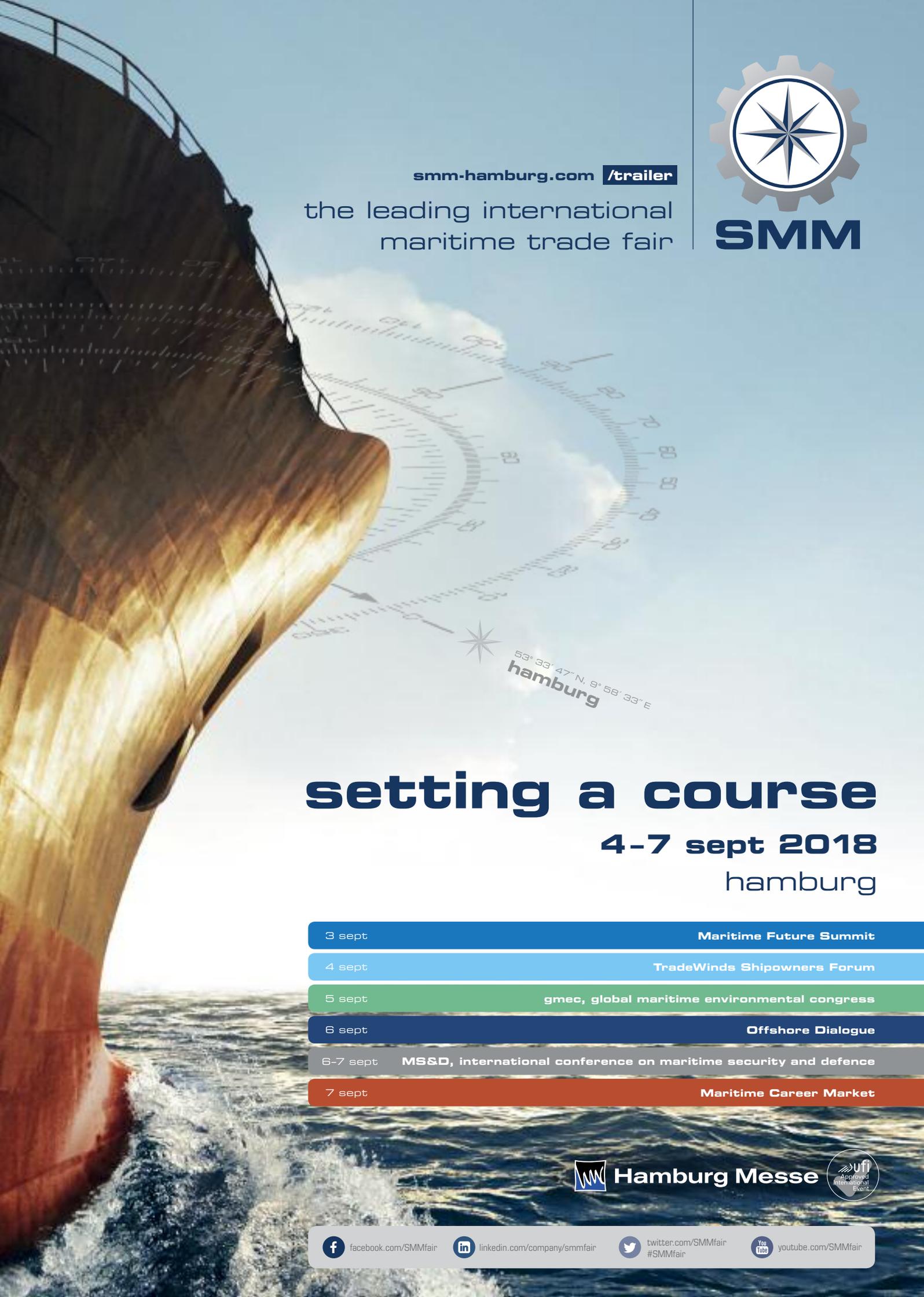
die Kessel auf dem Museumbild, (Abb. 2), ebenfalls für ein Kriegsschiff bestimmt waren.

Der Wasserrohrkessel des Herstellers Yarrow, (Abb. 5) bestimmt, für einen japanischen Zerstörer, ist von ähnlicher Bauart. Das Bild ist für mich interessant, weil hier ebenfalls Arbeiter, Kesselschmiede, abgebildet sind. Die drei Leute präsentieren stolz ihr Produkt und gleiche dabei den Leuten auf dem Museumbild (Abb. 1).

Der Stolz auf die jeweiligen Produkte und die Zufriedenheit mit der geleisteten Arbeit ist wohl International.

Die Abbildungen 2, 3, 4 und 5 sind dem Buch „Marine Engines and Boilers“ von Dr. Bauer und Leslie S. Robertson, der englischen Ausgabe von 1905, entnommen.

**Liebe Kollegen
für unsere Fahrt
mit dem Salonboot
in Leeuwarden
am 17. 7. 2018
siehe Ausgabe
März/April
sind noch Plätze frei.
Anmeldungen
nimmt
unser Kassenwart
entgegen.**



smm-hamburg.com /trailer

the leading international
maritime trade fair



SMM

53° 33' 47" N, 9° 58' 33" E
hamburg

setting a course

4-7 sept 2018

hamburg

3 sept	Maritime Future Summit
4 sept	TradeWinds Shipowners Forum
5 sept	gmec, global maritime environmental congress
6 sept	Offshore Dialogue
6-7 sept	MS&D, international conference on maritime security and defence
7 sept	Maritime Career Market

 **Hamburg Messe**



 facebook.com/SMMfair

 linkedin.com/company/smmfair

 twitter.com/SMMfair
#SMMfair

 youtube.com/SMMfair